24 АВГУСТА, 1827 ГОДА, 1-е ОКТЯБРЯ.

ЗАПИСКИ

УЧЕНАГО КОМИТЕТА

МОРСКАГО ШТАБА

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО

ВЕЛИЧЕСТВА

ЧАСТЬ II.

1828 года.

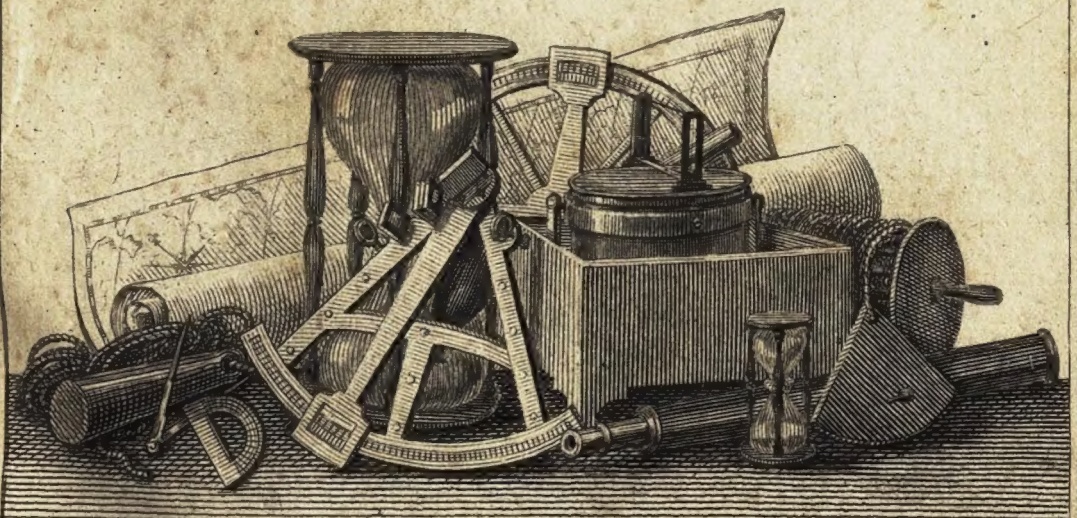


Рис: Г. Толстой. Грав. К. Уткинъ. Вып: слова С. Фролов.

381531 V

СОДЕРЖАНІЕ

Стран:

1. О руляхъ на большихъ перевозныхъ судахъ на рѣкѣ Сенѣ и проч. 1.
2. О измѣреніи силы, которую называютъ сила лошади. . . . 10.
3. О желѣзныхъ судахъ. . . . . 15.
4. О телескопѣ съ жидкимъ составомъ между стеколъ. . . . . 33.
5. О способахъ и снарядахъ для опредѣленія и уничтоженія дѣйствія желѣза на магнитную стрѣлку. . 44.
6. Начертаніе, или чертежъ склоненій и наклоненій компаса, по наблюденіямъ и вычисленіямъ. . . . . 70.
7. Примѣчанія достойныя дѣйствія двухъ громовыхъ ударовъ падшихъ на судно. . . . . 76.
8. Особенное дѣйствіе отъ свѣтящихся водъ Южнаго Океана. . . . 78.
9. Метеорологическое предвозвѣщаніе усмотрѣнное на Шепландскихъ островахъ. . . . . 81.
10. Путешествіе Капитана Парри къ сѣверному Полюсу въ 1827 году. 82.
11. Разсмотрѣніе книгъ полученныхъ въ Комитетъ. . . . . 121.
12. О плаваніи и дѣйствіи судовъ и Эскадръ бывшихъ въ кампаніи 1827 года, *окончаніе*. . . . . 132.

Стран:

13. О судахъ спущенныхъ въ прошедшемъ году. . . . . 135.
14. О подвигахъ въ продолженіи нынѣшней кампаніи. . . . . 150.
15. Побѣда при Чесмѣ и истребленіе Турецкаго флота. . . . . 174.
16. Инструкціи Адмиралу Сенявину и Контръ-Адмиралу Рикорду. . . 199.

Къ сей части приложены.

1. Чертежъ руля.
2. Телескопъ.
3. Снаряды для опредѣленія и уничтоженія дѣйствія желѣза на магнитную стрѣлку.
4. Начертаніе склоненія и наклоненія компаса.
5. Меркаторская Карта къ путешествію Капитана Парри.
6. Планъ сраженія при Чесмѣ.

О рулях на больших перевозных судах на рѣкѣ Сенѣ, и особенном образѣ конопаченія больших судов которыя ходятъ по рѣкѣ Рону. Способъ дѣлать на морских судах времянные рули, подобные вышеупомянутым.

Большія перевозныя суда, на рѣкѣ Сенѣ и каналах съ оною сообщающихся, обыкновенно длиною отъ 80ти и болѣе футовъ, шириною въ 15 и 18, должны переходить мѣлкими мѣстами и для того имѣютъ рули необыкновенные. Суда въ глубину не болѣе 7 футовъ, но часть руля начинающаяся отъ воды вышиною иногда въ 20, и выше кормы судна отъ 10 до 15 футовъ. Руль углубляется въ воду не болѣе 3 футовъ, но по водѣ въ длину за корму судна, простирается 20 футовъ, изъ коихъ около 3хъ находятся между надводною частію руля и кормою судна, а достальныя 17, въ обыкновенномъ направленіи. Корма судна идетъ къ верьху отъ киля вкось, а потому для руля достаточно мѣста,

поворачиваться въ ту и другую сторону. Надводная онаго часть, не прикрѣплена къ кормѣ судна, ни петлями, ни кольцами, а поддерживаема вертикально съ каждой стороны, небольшими талями съ блоками и веревками, посредствомъ коихъ можно, руль подымать и опускать по мѣрѣ надобности; два весьма тонкія бревна, или толстыя жерди, длиною въ 20^ть^ футовъ, скрѣплены на разстояніи 3^хъ^ футовъ отъ ихъ концевъ такимъ образомъ, что составляютъ какъ будто вилы, въ которыя и вставлена верхняя часть руля. Сіи жерди направлены наклонно къ борту или шкафуту судна, и концы ихъ прикрѣплены на каждой сторонѣ онаго. Тягость задней части руля, который какъ выше сказано простирается на 20^ть^ футовъ позади судна, моглабы оттянуть отъ кормы верхную часть руля, ежелибы она не была удерживаема двумя штагами или толстыми веревками, которыя проходятъ сквозь кольцо, на верхней части руля, въ томъ самомъ мѣстѣ гдѣ сходятся вышеупомянутыя двѣ жерди. Сіи веревки или штаги, прикрѣплены на каждой сторонѣ шкафута судна, не по-

далеку отъ того мѣста, гдѣ прикрѣплены концы вышеупомянутыхъ двухъ жердей. Два небольшія тонкія дерева величиною въ ганшпугъ, укрѣпленныя на вершинѣ кормы такимъ образомъ, что захватываютъ руль, выходятъ на три фута за корму, и также препятствуютъ уклоненію руля отъ вертикальнаго положенія; весьма длинный румпель, иногда болѣе 20^ть футовъ, вложенъ въ сдѣланное отверзтіе у вершины руля.

При таковомъ устроеніи, двое талей препятствуютъ рулю опуститься ниже того сколько потребно, двѣ жерди составляющія вилы, не допускаютъ склониться впередъ и въ сторону отъ вертикальнаго положенія, два шпага удерживаютъ отъ уклоненія назадъ и два небольшія дерева выходящія за корму, также способствуютъ къ удержанію руля въ надлежащемъ положеніи, а вся тягость всего устроенія, прижимаетъ верхнюю часть къ кормѣ судна такимъ образомъ, что ежелибы руль переходя мѣлкое мѣсто, коснулся какого либо вещества твердаго, тогда толкнуло бы его назадъ отъ кормы въ косвенное положеніе, ко-

торое можетъ способствовать чтобы легче сойти съ мѣлкаго мѣста, и послѣ сего, собственною тяжестію возвратиться въ обыкновенное положеніе, безъ поврежденія и не нанеся ни малѣйшаго вреда кормѣ судна, отъ чего не возможно избѣгнуть когда руль навѣшенъ обыкновеннымъ образомъ, на метальныхъ петляхъ или на рымахъ.

Суда съ таковыми рулями, употребляемы для доставленія въ Парижъ дровяннаго лѣса, который накладенъ футовъ на 12^ть, выше шкафута судна; управляющій рулемъ стоитъ на дровахъ и вышеупомянутый долгій румпель до него достигаетъ. Великое протяженіе руля, нужно по причинѣ малаго углубленія и большей длины судовъ, а все сіе устроеніе доказываетъ, что долговремянная опытность, часто производитъ, для нужныхъ дѣйствій, лучшія и купно простыя средства.

Мнѣ кажется что навѣшиваніе и укрѣпленіе сихъ рулей достойно особеннаго вниманія, ибо можетъ служить примѣромъ какимъ образомъ въ случаѣ нужды сдѣлать на морѣ времянный руль; всѣмъ из-

вѣстно, что не рѣдко случается въ рулѣ такое поврежденіе, которое бываетъ бѣдственно потому, что трудно оное исправить; конечно мы имѣемъ нѣсколько способовъ къ устроенію времянныхъ рулей, но мнѣ кажется что здѣсь описуемый удобнѣе, и какъ дѣло сіе важное, можетъ служить къ великой пользѣ, то я полагаю не излишнимъ, присовокупить мнѣніе мое какимъ образомъ въ случаѣ нужды устроить таковый руль:

Къ запасной стенгѣ, у нижней ея части, гвоздями прикрѣпить два, три или четыре толстые сосновые бруса, длиною во всю длину широкой части руля; (брусьевъ употребить сколько нужно чтобы они составили желаемую ширину). Съ каждой стороны старнъ-поста, изъ каюты судна или ниже, ежели величина судна позволитъ, хорошенько прикрѣпить по одному надежному нетолстому брусу футовъ въ 5; потомъ, два запасные брамъ-рея не далеко отъ концевъ ихъ, на крестъ крѣпко снайтовя, пріуготовить рымъ, который должно будетъ положить на вершину новаго ру-

ля, пріуготовить два штага какъ для вышеописаныхъ рулей; къ внѣшней части кормы, параллельно къ ахтеръ-штевню, для предохраненія онаго отъ повреждения преніемъ новаго руля, прикрѣпить двѣ или три доски; попомъ къ вершинѣ широкой части руля укрѣпить два блока и такіеже два блока къ ахтеръ-штевню, и посредствомъ проведенныхъ сквозь сіи блоки веревокъ, поставя руль между двухъ вышеупомянутыхъ за корму выходящихъ брусьевъ, спустить оный до потребной глубины, какъ скоро погода дозволитъ. Вершину новаго руля, который будетъ на нѣсколько футовъ выше палубы, поддержатъ вилы составленныя какъ выше сказано, изъ связанныхъ на крестъ двухъ брамъ-реевъ, поддержатъ упомянутыя штаги которыя должно провести въ рымы подлѣ вадервельсовъ по обѣимъ сторонамъ судна. Такимъ образомъ руль будетъ устроенъ сообразно вышеописаннымъ на Французскихъ перевозныхъ судахъ. Какъ на морскомъ суднѣ не можно поставить румпеля на самой вершинѣ руля, подобно румпелямъ на упоминаемыхъ перевозныхъ судахъ, то и должно пріуготовить румпель

съ вилами, которыя обхватятъ вершину руля гдѣ удобнѣе, такъ что нѣсколько выйдутъ за рулъ; вилы сіи прикрѣпить сквознымъ болтомъ. Дабы нижнюю часть руля укрѣпить было надежнѣе, можно позади оной, на вышеупомянутые выдавшіеся два бруса прибить запасный рей, и провести отъ концевъ онаго крѣпкія веревки къ бизань ванпуштенямъ или къ другому мѣсту рангоута въ надлежащемъ отъ кормы разстояніи.

Кромѣ вышеописанныхъ рулей, другое обстоятельство кажется мнѣ примѣчанія достойно на большихъ перевозныхъ судахъ во Франціи, а имянно особенный родъ конопаченія, которое я видѣлъ на судахъ употребляемыхъ на рѣкѣ Ронѣ, не далеко отъ Ліона.

Вмѣсто пеньки конопатятъ долгимъ мхомъ, шерсти подобнымъ, растущимъ въ старыхъ засѣкахъ; среднія волокны сего моха длиною въ 4 и 5 дюймовъ, и съ обѣихъ сторонъ покрыты коротки-ми клочками изъ вещества гладкаго какъ бархатъ. Сей мохъ вбиваютъ конопатками въ пазы, но не такъ плотно какъ

пеньку; потомъ пазы закрываютъ, долгими, шириною въ полдюйма и толщиною въ 8 долю дюйма, планками, вырѣзанными изъ толстыхъ сучьевъ, или изъ ствола дерева, и прикрѣпляютъ ихъ желѣзными широкошляпными особенными гвоздями, которые за нужное почитаю описать. Шляпки трехъ угольныя, одна сторона въ два дюйма съ четвертію, двѣ стороны по два дюйма, а самый гвоздь или стволъ идущій не изъ центра сего трехъ-угольника а отъ средины одной изъ сторонъ, длиною въ три четверти, шириною въ полъ дюйма, толщиною у шляпки не толще картузной бумаги, а къ концу въ 16 долю дюйма. Гвоздь вколачиваютъ въ обшивныя доски подлѣ тонкихъ планокъ, которыя закрываютъ пазы, и вколотивъ гвоздь, трехъугольную шляпку молоткомъ гнутъ по планкѣ такъ, чтобы шляпка плотно охватила планку; гвозди сіи вколачиваются не далѣе дюйма одинъ отъ другаго и на каждое судно потребно великое оныхъ число.

Отъ таковаго конопаченія, суда весьма долгое время не имѣютъ ни какой пе-

чи; мнѣ случилось видѣть много старыхъ судовъ, которыя еще не текли и сіе пѣмъ больше примѣчанія достойно что всѣ плоскодонныя суда скорѣе нежели другія подвержены теченію.

Мохъ въ судахъ находясь всегда въ сыростіи, вѣроятно долгое время сохраняетъ свою растительную силу и отъ того многимъ долѣе пеньки остается совершенно свѣжъ, что и предохраняетъ старыя суда отъ теченія.

Суда сіи не красиваго вида, совершенно четырехъугольныя съ кормы, которая идетъ вертикально ко дну судна. Дно имѣетъ нѣкоторую погибь къ носу и къ кормѣ такъ, что когда судно безъ грузу, тогда четырехъугольная корма совершенно выходитъ изъ воды, и при нагрузкѣ судна, весьма мало углубляется. Впрочемъ таковое построеніе судовъ почти не имѣетъ отношенія къ ихъ ходу, потому что когда они идутъ съ грузомъ, тогда извѣстное сильное теченіе Рона, влечетъ ихъ быстро, а возвращаются совершенно пустыя, или съ самымъ малымъ грузомъ, и противъ теченія подымаются лошадьми.

Объясненіе чертежа изображающаго руль на перевозныхъ судахъ, которыя ходятъ по рѣкѣ Сенѣ и Урскому каналу. (смотри на перьвомъ листѣ чертежей).

A, Румпель; *BB*, два шпага, которые удерживаютъ верхнюю часть руля чтобы не упалъ назадъ; *DD*, двѣ толстыя жерди, составляющія вилы и удерживающія верхнюю часть руля чтобы не погнулась впередъ и въ сторону; *EE*, два коротkіе бруса, которые выходятъ за корму судна и удерживаютъ также руль въ вертикальномъ положеніи; *CC*, двое небольшихъ талей, которыя удерживаютъ руль и служатъ къ подниманію онаго изъ воды, сколько потребно; *F*, руль; *G*, верхняя часть руля; *H*, шляпка гвоздя.

Изъ Журнала подъ названіемъ: *Repertory of discoveries and improvements in Arts, Manufactures* &c, &c.—*Мѣсяцъ Ноябрь 1827 года.*

О ИЗМѢРЕНІИ СИЛЫ, КОТОРУЮ НАЗЫВАЮТЪ СИЛА ЛОШАДИ.

Паровыя суда съ самаго начала устроенія оныхъ, принадлежатъ сообщенію путями водяными, нынѣ совершая плаванія обширными морями, принадле-

жать мореплаванію, а какъ для опредѣленія степени силы дѣйствія паровыхъ судовъ употребляютъ измѣреніе, которое названо сила лошади, то мореплаватели наши конечно съудовольствіемъ прочитаютъ слѣдующее о семъ объясненіе.

Всѣ мѣры кажется приняли свое начало и наименованіе отъ нѣкоторой части человѣка; *футъ*, (ступень), *шагъ*, разпространеніе рукъ или *сажень*, *локоть* (coude), кисть (palme), палецъ (*дюймъ*). Вѣроятно съ начала при употребленіи сихъ мѣръ, каждый человѣкъ опредѣлялъ оную собственно по себѣ; потомъ сія же мѣра для общаго употребленія постановлена непремѣнною, по истинному или мнимому измѣренію упомянутыхъ частей тѣла, какого либо Государя или знаменитаго человѣка. Названіе сихъ мѣръ въ будущихъ временахъ и въ отдаленныхъ странахъ, всегда останется понятнѣе, нежели всякое другое произвольное названіе, ибо происходитъ отъ самыхъ простыхъ и всѣмъ извѣстныхъ началъ и не можетъ быть вдвое больше настоящаго. Слово *метръ*, и для тѣхъ которымъ извѣстно, что оно означаетъ мѣру, не

понятно, безъ объясненія какъ велика сія мѣра, въ милю, въ дюймъ, или въ аршинъ.

Таковымъже образомъ и силу лошади приложили къ названію мѣры, и съ начала не могли сдѣлать приложенія съ точностію, тѣмъ болѣе, что силы въ лошадяхъ весьма различны. Когда пріобрѣтены лучшія понятія о механическихъ силахъ, тогда въ дѣлѣ механиковъ и Инженеровъ пожелали больше точности. Къ сожалѣнію, не многіе изъ людей симъ занимающихся, приняли къ разсужденію, что должно опредѣлить степень разности въ силѣ лошади. Дезагюліеръ, Смитъ и Ваттъ, полагаютъ оную неодинаково, а послѣдніе писатели о силѣ животныхъ говорятъ, что всѣ разности въ ихъ силахъ не вѣрны, кромѣ токмо во времяни продолженія работы въ теченіи сутокъ, и заключенія Ватта о Лошадяхъ, выученныхъ, пріуготовленныхъ на работу близко къ истиннѣ. Впрочемъ, не настоитъ никакой надобности что бы мѣра называемая силою лошади, была совершенно одинакова, совершенно равная, а несравненно нужнѣе чтобы мѣра, близко подходящая къ

силѣ лошади, была единообразно употребляема подъ симъ названіемъ, такъ что бы самое названіе почиталось опредѣленнымъ въ Механикѣ и для всѣхъ вообще понятно. Г. Ваттъ достигъ сей цѣли, опредѣля что сила Лошади, равна силѣ подымающей тяжести въ 33000 Англинскихъ фунтовъ, на футъ вышины въ минуту. Къ лучшему о семъ объясненію приведу слѣдующія собственныя его слова: „Бултонъ и Ваттъ предположивъ ввести дѣйствіе паровыхъ машинъ въ мѣльницахъ, увидѣли необходимость описать или опредѣлить сію новую силу такимъ образомъ, чтобы опредѣленіе было понятно для тѣхъ кому должно дѣйствовать сею силою. Вообще во всѣхъ большихъ пивоварняхъ и въ винокурняхъ въ столицѣ, употребляютъ лошадей, а потому когда пожелали имѣть въ сихъ заведеніяхъ паровыя машины, тогда положили что лошади дѣйствующія на мѣльницѣ, представляютъ достаточный способъ къ желаемому сравненію, и точному опредѣленію, силы потребной для машины. Лошадь которая можетъ пройти въ часъ двѣ съ половиною Англинскія мили, мо-

жетъ также, посредствомъ веревокъ, чрезъ блоки, поднимать тяжести 33ооо фунт:, въ минуту на вышину фута, что и признали дѣйствительною силою лошади.„

И такъ сила лошади опредѣленная Ваттомъ слѣдующая: подняпіе въ часъ на одинъ футъ высоты 1.980.ооо, фун:, въ минуту 33ооо, фун:, въ секунду 55о, фун:, и когда къ измѣренію другихъ силъ, а имянно вѣтра, паровъ, воды, нужно употребить силу лошади, тогда должно принимать оную какъ теперь упомянуто т: е: дѣйствіе лошади, не зависящее отъ времяни продолженія ея работы, въ теченіи сутокъ.

Когда при работѣ нужно употребить лошадь на извѣстное заданное количество дѣла, тогда должно принять къ разсужденію, что лошадь съ теперь упомянутою силою, можетъ дѣйствовать только восемь часовъ въ продолженіе сутокъ, что и должно назвать не *силою лошади*, а *суточною работою лошади*.

Изъ сего весьма ясно оказываются выгоды паровыхъ машинъ, ибо дѣйствіе оныхъ можно продолжать цѣлыя сутки и нѣсколько сутокъ послѣдовательно, а

лошади не могутъ работать болѣ 8 часовъ, слѣдовательно въ одни сутки паровыя машины, дѣйствуютъ въ трое больше противъ лошади. Изъ Журнала подъ названіемъ *Repertory of discoveries and improvements in Arts, Manufactures* &c, &c.—*Мѣсяцъ Генваръ 1828 года.*

О желѣзныхъ судахъ.

Димитрій Поліорсетъ (*) при осадѣ Родоса за 304 года до Р. Х. велѣлъ построить огромную деревянную черепаху, (**) на которой стояла башня около 150 фут. вышины. Сія военная махина величиною превосходила всѣ прежнія сего рода махины, и при ея стороны были обшиты желѣзными листами, дабы противусто-

---

(*) *Димитрій Поліорсетъ*, сынъ Антигона, одного изъ наслѣдовавшихъ Александру Великому.

(**) Римляне употребляли вмѣсто Артиллеріи разныя Махины, которыя всегда слѣдовали за войскомъ. Извѣстнѣйшія изъ сихъ машинъ, *Баранъ*, *Черепаха*, *Коса*, *Волкъ*, *Балистъ* и *Катапультъ*. Черепахою называли переносную Галлерею, которая отъ стрѣлъ и камней защищала воиновъ качавшихъ *Баранъ*.

ять дѣйствію зажигательныхъ веществъ отъ непріятеля пускаемыхъ. (*) Для сего прежде употребляли бычачьи кожи и толстыя ткани, въ воду или вино обмоченныя. Димитрій Поліорсетъ первый выдумалъ, для лучшей обороны, военной махины, обить оную желѣзными листами, а потому не должноли почитать сіе изобрѣтеніе, первымъ началомъ изобрѣтенія желѣзныхъ судовъ. Послѣ взятія Родоса, обратились опять къ кожамъ и тканямъ для того, что употребленіе оныхъ легче и дешевлѣ. Но когда время, мѣстныя обстоятельства и способы позволяли, тогда разныя военныя махины, были обиваемы желѣзными листами. Филонъ (**) предложилъ чтобы черепахи,

---

(*) Махина сія названа *Гелеполь* (или которая беретъ города), съ того времени всѣ подобныя военныя махины, были симъ названіемъ отличаемы; оно приложено также къ *черепахамъ*, разрушающимъ *воронамъ* и прочимъ.

(**) Филонъ Византійскій Архитекторъ, жилъ за 300 лѣтъ до Р. Х. и извѣстенъ по его сочиненію о военныхъ махинахъ.

лѣстницы и мосты для всхода на крѣпости, и всѣ махины для взятія оныхъ употребляемыя, дѣлать мѣдныя и желѣзныя.

Сейже писатель говоритъ о судахъ называемыхъ Катафраксами. Извѣстно, что симъ названіемъ отличали конныхъ воиновъ, которые какъ и лошади ихъ, были совершенно покрыты желѣзомъ; вѣроятно что Катафраксы, о коихъ говоритъ Филонъ, были суда снаружи обитыя металомъ.

Извѣстно что за 200^ти лѣтъ до Филона, въ Сиракузахъ и въ Александріи, видѣли огромное судно обитое желѣзомъ (*). Кажется однакоже, что древніе никогда не помышляли построить судно изъ желѣза или мѣди, первое сего рода извѣстное намъ предпріятіе, пришло на мысль ученому и остроумному отцу Мерсенну, въ 1646 году.

(*) На семъ суднѣ, которое Гіеронъ Царь Сиракузскій подарилъ Птоломѣю Филадельфу, Марсы были мѣдныя и на оныхъ стояли воины; строители были Архимасъ изъ Коринфа, и безсмертный Архимедъ.

Чрезъ сто пятдесятъ лѣтъ, т. е. въ 1800 году, вздумали класть желѣзныя полосы на разныя суда и махины на водѣ употребляемыя, а судно устроенное Фультономъ подъ названіемъ *Нотиліуса*, было все изъ металла, какъ видно по свидѣтельству извѣстныхъ ученыхъ Біота, Монжа и Карнота. Въ 1816 году, въ Шотландіи сдѣлали изъ кованнаго желѣза судно, длиною въ 63 фута, шириною въ 13, назвали *Вулканомъ* и употребили для перевоза на каналѣ, который соединяетъ рѣки Фортъ и Клейдъ. Сегоже рода, но большаго размѣра судно, въ 1818 году ходило изъ Англіи въ Смирну.

Искусный и разчетливый художникъ Англійскій Манби, построилъ паровое желѣзное судно названное *Ааронъ–Манби*, которое ходитъ нынѣ между Парижа и Гавра. Оно длиною въ 100 футовъ, шириною въ 16; построено слѣдующимъ образомъ: главные члены, т. е. штангоуты и бимсы, составлены изъ двухъ полосъ кованнаго желѣза, вмѣстѣ сваренныхъ подъ прямыми углами; обѣ полосы толщиною около полудюйма, шириною одна въ $2\frac{1}{2}$ а другая въ 4 дюйма; та которая шире перпендикуляр-

на къ сторонамъ судна, другая параллельна къ онымъ. Желѣзные листы толщиною въ двѣ или три линіи, прикрѣплены гвоздями горизонтально, плотно одинъ къ одному, такъ какъ поясы въ обыкновенномъ корабле-строеніи; узкою полосою изъ листа вырѣзанною прикрывается мѣсто ихъ соединенія, и полоса сія прибита двумя рядами гвоздей.

Каждый поясъ расположенъ такъ, что онъ нѣсколько прикрываетъ подъ нимъ идущій поясъ, какъ извѣстная обшивка, называемая, край на край. Поясъ къ поясу утвержденъ гвоздями во множествѣ; все вообще похоже на большіе котлы, употребляемыя въ разныхъ заведеніяхъ и особенно на паровыхъ машинахъ.

Великое множество шляпокъ отъ гвоздей, прибавляетъ силу сопротивленія воды. На другихъ желѣзныхъ судахъ въ Англіи, въ желѣзныхъ листахъ просверливаютъ диры такимъ образомъ, чтобы вколачиваемыхъ гвоздей шляпки, были на равнѣ съ листами.

Палуба на *Ааронѣ*, хотя на желѣзныхъ бимсахъ но дощатая, какъ на деревянныхъ судахъ, а только брусья около

люковъ и люки желѣзные. Причины сему слѣдующія: 1^я., Желѣзные листы по которымъ ходятъ, на которые иногда падаютъ тяжелыя тѣла, повредятся скорѣе, нежели листы на обшивкѣ, ибо она не подвержена симъ неудобствамъ и укрѣпляема самымъ давленіемъ воды. 2^я., Ежели часто чистить желѣзный помостъ, онъ будетъ весьма скользокъ, а ежели не чистить скоро заржавѣетъ; краска непрестанно повреждаема ходящими на палубѣ, не предохранила бы оной отъ ржавчины. 3^я., При удареніи солнца на желѣзную палубу, внутри судна жаръ былъ бы несносенъ. По сей самой причинѣ, между палубами на 4 дюйма отъ желѣзныхъ шпангоутовъ, сдѣланы деревянныя переборки. Г. Манби построилъ другое паровое судно названное *Торговля Парижа*, длиною въ 160, шириною въ $18\frac{1}{2}$ футовъ, и сказывалъ намъ, что построеніе перваго и съ паровыми машинами, стоило 75000, а втораго 110000 франковъ; изключая 32000 цѣну машинъ перваго, и 58000 цѣну машинъ втораго, построеніе *Аарона* стоило 43000 и *Торговли Парижа* 52000 франковъ.

Деревянныя суда таковагоже размѣренія, и для таковагоже употребленія назначенныя, конечно стоятъ дешевлѣ, но пакетботы съ пщаніемъ отдѣланные для перевоза путешествующихъ, обошлись бы дороже и въ Англіи и во Франціи; въ прочностиже и исправленіяхъ нѣтъ никакаго сравненія. Деревянныя суда не прослужатъ болѣе 20ти лѣтъ, въ теченіи которыхъ должно оныя тимберовать не одинъ разъ, такъ что на конецъ не останется въ нихъ ни куска дерева при начальномъ построеніи употребленнаго, и когда дойдетъ дѣло до разломки, то цѣною остающихся матеріаловъ, едва заплатить можно за работу.

По желѣзнымъ мостамъ и сводамъ заключать можно, что желѣзныя суда прослужатъ весьма долгое время безъ особенныхъ исправленій, прослужатъ болѣевѣка, ежели будутъ содержимы надлежащимъ образомъ, а когда настанетъ время разломать желѣзное судно, употребленные въ оное матеріалы составятъ еще не малую цѣну. И такъ одно желаніе збереженія издержекъ, должно уже побудить

къ употребленію желѣзныхъ судовъ, которыя имѣютъ еще слѣдующія преимущества.

1-е, Стѣны сего судна несравненно тоньѣе и нѣсколько легче деревянныхъ, и при одинаковыхъ размѣреніяхъ судна, оставляютъ въ ономъ больше пустоты для вмѣщенія.

2-е, Нынѣшнее обшиваніе судовъ медью, стоитъ весьма дорого, требуетъ частыхъ исправленій и не можетъ совершенно оградить отъ дѣйствія червей, когда они заведутся внутри судна и проѣдаютъ деревянную обшивку. Крысы и гнилость, также иногда производятъ течь. Желѣзное судно не подвержено симъ не удобствамъ, и мѣдная обшивка оному не нужна.

3-е, Ежедневные опыты доказываютъ, что желѣзныя водяные ящики и боченки совершенно водою не проницаемы, когда хорошо сдѣланы. Суда таковымъ же образомъ построенныя, имѣютъ тоже качество, а въ деревянныхъ какъ бы они не были хорошо выконопачены, всегда въ нѣсколькихъ пазахъ бываютъ отверстія. Въ жаркій день обшивныя доски сохнутъ, и

смола которою пазы замазаны таетъ, потомъ волненіе ударяя на сіе мѣсто, вода пробирается въ судно и наноситъ оному большій вредъ. Шлюпы и Ялы, подымаемыя на судно или у борта стоящія, отъ дѣйствія жара еще болѣе разсыхаются, что при внезапной потребности въ оныхъ, производитъ не малое неудобство; желѣзныя гребныя суда въ семъ отношеніи были бы многимъ лучше деревянныхъ. Разсмотримъ однакоже не имѣютъ ли деревянныя суда, какихъ преимуществъ собственно имъ принадлежащихъ.

Часто случалось, что суда имѣя поврежденную обшивку, и когда помпы уже не могли дѣйствовать, еще держались надъ водою отъ того, что удѣльная тяжесть судна и съ грузомъ, меньше тяжести воды имъ выдавливаемой. Въ таковыхъ бѣдственныхъ обстоятельствахъ, мореплаватели какъ извѣстно, держатся долго на мачтахъ, реяхъ или снастяхъ, или же на гребныхъ судахъ, иногда избѣгаютъ смерти на плоту составленномъ изъ деревьевъ къ судну принадлежащихъ, или и на самыхъ обломкахъ онаго. Же-

лѣзное судно не доставляетъ сихъ способовъ; къ тому же опасаются чтобы гвозди, коими соединены листья составляющія желѣзное судно, не вышли изъ мѣстъ и не произвели течь; еще присовокупляютъ справедливое замѣчаніе, что внезапно произведенное отверзтіе ударомъ о твердое тѣло, труднѣе заткнуть въ тонкой желѣзной обшивкѣ, нежели въ толстой деревянной стѣнѣ; въ сей послѣдней, дыру, пробоину, можно заколотить свинцомъ, заткнуть пенькою, саломъ, которыя останутся въ деревѣ по причинѣ толстоты онаго.

Предположеніе что гвозди, выйдутъ изъ ихъ мѣстъ, меньшей важности нежели всѣ прочія, и легко можетъ быть опровергнуто. Гвозди иногда крѣпче и тверже нежели соединяемые ими желѣзные листы, и когда бы нѣкоторые и выскочили, можно мѣсто сіе заткнуть на время деревяннымъ гвоздемъ. Разсмотримъ какіе бы употребить способы, къ спасенію при большей течи, и даже при самомъ разрушеніи желѣзныхъ судовъ.

На нѣсколько футовъ отъ Кильсена должно сдѣлать горизонтальный по-

мостъ, надъ симъ помостомъ вертикальные не высокія разгородки, или отдѣленія такъ что бы составили четырехъ-угольныя мѣста, подобныя обыкновеннымъ водянымъ ящикамъ. Надъ каждымъ таковымъ отдѣленіемъ сдѣлать плотно закрывающійся люкъ. Верхніе деки или палубы, могутъ быть раздѣлены на три или четыре части, таковымиже вертикальными перегородками. Двери въ оныхъ, проходы изъ одной палубы въ другую, должны также плотно запираться какъ каждое отдѣленіе. Отъ сего устроенія, судно будетъ крѣпче, не такъ скоро разобьется на каменья, и ежели въ нѣсколькихъ мѣстахъ и будетъ проломлено, то удержится надъ водою. Можно для сего употребить и другіе способы. На примѣръ, сдѣлать внутреннюю обшивку изъ желѣзныхъ листовъ, подобно внѣшней; ежели въ наружномъ листѣ и окажется течь, она разпространится токмо между двухъ шпангоутовъ и двухъ обшивокъ, не болѣе какъ около 3-хъ футовъ въ ширину, на 5 или 6 дюймовъ въ глубину, и весьма мало въ высоту, (ежели пространство между шпангоутами, раздѣлить на

нѣсколько частей горизонтальными желѣзными полосами; можно еще надъ трюмомъ до палубы, сдѣлать вокругъ всего судна отгородки, параллельныя стѣнамъ онаго. Сіе пространство раздѣленное на многіе шкафы, противупоставитъ новое препятствіе втеченію воды въ судно. Раздѣленіе сихъ шкафовъ и деревяннаго помоста въ трюмѣ можно устроить такимъ образомъ, что отъ сего будетъ особенная удобность для нагрузки тѣхъ судовъ, въ которыхъ грузъ почти всегда одинаковъ, а особливо ежели перегородки укрѣпить на шинахъ такъ, что бы можно оныя перемещать впередъ и назадъ.

Въ желѣзныхъ гребныхъ судахъ, должно сдѣлать таковыяже отдѣленія, посредствомъ которыхъ они будутъ ограждены отъ потопленія, а люди на суднѣ находящіеся будутъ имѣть способъ къ спасенію. Можно сіи въ суднѣ раздѣленія, наполнить пробочнымъ деревомъ какъ на гребныхъ судахъ употребляемыхъ для спасенія утопающихъ, и потому названныхъ *Life boats*; названіе сіе

по преложенію слово въ слово значитъ: *Жизненныя гребныя суда.*

На мореходныхъ судахъ весьма бы было полезно, кромѣ обыкновенныхъ гребныхъ судовъ, имѣть большую разборную шлюбку или катеръ, изъ желѣзныхъ листовъ составленную, раздѣленную на 8 или 10 главныхъ частей, такъ чтобы можно было скрѣплять винтами, а мѣста они бы занимали весьма мало. Величину сему гребному судну должно дать такую, чтобы весь экипажъ могъ въ оное помѣститься и имѣть мѣсяца на два съѣстныхъ припасовъ. Сіе судно былобы полезно при кораблекрушеніяхъ, и во многихъ случаяхъ замѣнялобы издержки, употребляемыя торгующими мореплавателями для своза и погрузки товаровъ.

Я ничего не присовокуплю о введеніи большихъ и малыхъ желѣзныхъ судовъ для торговаго мореплаванія, а обращусь къ построенію плавающихъ крѣпостей, которыя имѣютъ толь непосредственное дѣйствіе на возвышеніе и паденіе Государствъ.

Стѣны нынѣшнихъ кораблей перваго ранга хотя толщиною въ два фута, но

пробиваемы ядрами, затрудняютъ прицѣливаніе орудія несравненно больше, нежели желѣзныя стѣны, которыхъ когда они въ 6 или 7 дюймовъ толщины, ни какое ядро пробить не можетъ.

Кованное желѣзо въ 8 разъ тяжелѣ лѣса употребляемаго при кораблестроеніи, то по сему желѣзная стѣна въ 6 дюймовъ толщины, была бы тяжелѣ стѣны деревянной, толщиною въ 2 фута. Но какъ должно поставить правиломъ, чтобы военные корабли, подобно прежнимъ плавучимъ батареямъ и нынѣшнимъ пароходнымъ фрегатамъ, не могли быть пробиваемы ядрами, то для сего нужно стѣнамъ имѣть 5 футовъ толщины, а тогда они будутъ тяжелѣ желѣзныхъ стѣнъ въ 6 дюймовъ; къ сему неудобству присовокупляется уменьшеніе мѣста внутри судна и большее затрудненіе въ наведеніи пушекъ. Многіе мореплаватели и кораблестроители говорятъ, что на нѣкоторыхъ корабляхъ, при толстотѣ стѣнъ въ 22 и 23 дюйма, нижнія батареи не были пробиваемы самыми большими ядрами; увѣряютъ также, что Американцы на параходныхъ фрегатахъ,

дѣлаютъ стѣны въ 5 футовъ толстоты для того, что Американскій дубъ не такъ крѣпокъ какъ Европейскій. Должно замѣтить, что нѣкоторые строители почли за нужное, сдѣлать стѣны въ построенныхъ ими судахъ большей толстоты, дабы ни какаго калибра ядро оныхъ не пробивало. Не входя въ разсужденіе множества обстоятельствъ, служащихъ до нѣкоторой степени къ подтвержденію разныхъ противуположныхъ правилъ, взглянемъ на присовокупленное здѣсь показаніе произведенныхъ по сему опытовъ.

Изъ сихъ опытовъ видно, что какъ въ Европѣ такъ и въ Америкѣ, дабы ядра большаго калибра и въ близкомъ разстояніи не пробивали стѣны судна, должно имѣть оныя по крайней мѣрѣ въ 5 футовъ толстоты. Ежели порты велики, то непріятельскія ядра могутъ въ оныя пролетать и наносить тѣмъ большій вредъ, что у самыхъ пушекъ стоятъ Артилleристы; ежели на противъ порты малы, трудно пушки наводить на непріятеля, выстрѣлъ будетъ на удачу, что всего хуже. Для толстыхъ стѣнъ, нужно прибавить размѣреніе судовъ; на линей-

ныхъ кораблях и пароходныхъ фрегатахъ сіе возможно, но на другихъ военныхъ судахъ почти совершенно невозможно.

Должно принять къ разсужденію, что хотя стѣны въ 5 футовъ толщины, не могутъ быть пробиты обыкновенными ядрами, но загорятся отъ начиненныхъ ядеръ. Желѣзныя стѣны въ 6 или 7 дюймовъ, не подвержены таковымъ опасностямъ.

Разсмотрѣвъ преимущества желѣзныхъ судовъ для военныхъ дѣйствій, присовокупимъ, что употребленіе оныхъ можетъ послужить, къ пользѣ Государственной и частной промышленности. Во всѣхъ многонаселенныхъ и просвѣщенныхъ Государствахъ, лѣса такъ сказать ежедневно уменьшаются и отъ того построеніе судовъ непрестанно становится дороже; для судовъ желѣзныхъ, разпространится разработываніе рудъ, и купно съ тѣмъ разнаго рода промышленность.

Нынѣ во всѣхъ флотахъ начали дѣлать желѣзные канаты, шомбуи, боченки и другіе сосуды для храненія жидкостей. Въ Великобританіи и Соединенныхъ Шта-

тахъ мосты и своды большихъ размѣровъ, дѣлаютъ также желѣзные; многія орудія для разныхъ ремеслъ бывали прежде деревянныя, а нынѣ желѣзныя. По мѣрѣ того какъ сей металъ будутъ лучше выплавливать, и не нужно будетъ такъ много ковать, употребленіе желѣза болѣе и болѣе разпространится; вѣроятно что со времянемъ въ построеніяхъ, оно совершенно замѣнитъ дерево, на разрушеніе котораго черьви и сырость дѣйствуютъ ежедневно, а пожары мгновенно.

Нѣкоторымъ Государствамъ особенно выгодно, во всѣхъ строеніяхъ а паче при строеніи судовъ, вмѣсто дерева употреблять желѣзо. Швеція богата желѣзными рудами; въ Англіи большіе способы для построенія желѣзныхъ судовъ, и хотя она имѣетъ множество военныхъ и купеческихъ судовъ изъ дерева построенныхъ, хотя ея верьфи, мастерскія, запасы лѣсовъ, сообразно сему весьма обширны, но введеніе мало по малу построенія желѣзныхъ судовъ, обратилось бы къ пользѣ Великобританіи.

Комиссія назначенная для разсмотрѣнія представленія моего о построеніи желѣзныхъ судовъ, состоявшая изъ Вице-Адмирала Галгана, Барона Лейра Директора Кораблестроенія, и Карла Дюпеня, одного изъ первыхъ морскихъ Инженеровъ, заключила, что введеніе желѣзныхъ судовъ было бы полезнѣе для Англіи, нежели для Франціи.

Въ приложенной таблицѣ объ опытахъ для опредѣленія какое углубленіе производятъ ядра, въ деревянныхъ стѣнахъ разнаго рода, показано: 1е, Въ какихъ сочиненіяхъ описаны упомянутые опыты. 2е, Гдѣ были производимы. 3е, Когда. 4е, Изъ какихъ орудій. 5е, Какимъ зарядомъ пороха. 6е, Въ какую цѣль или стѣну. 7е, На какомъ разстояніи. 8е, Сколько выстрѣловъ. 9е, Среднее углубленіе ядра. 10е, Замѣчанія.

Изъ записокъ Г: де-Монжери, Капитана фрегата въ французскомъ флотѣ и разныхъ ученыхъ обществъ Члена.

Опыты произведенные дабы опредѣлить степень углубленія въ дерево, ядеръ отъ пушечныхъ выстрѣловъ.

Сочиненія въ коихъ упомянуты опыты.	Мѣсто гдѣ произведены опыты.	Когда были производимы.	Изъ какаго орудія.	Средній зарядъ пороха.	Въ какую цѣль.	Разстояніе цѣли.	Число зарядовъ.	Среднее углубленіе ядеръ	Замѣчанія.
Философическія извѣстія, ш. 15. стр. 1090.	Вульвичъ.	16-го Марта 1651 г.	Изъ 2-хъ желѣзныхъ 32 фу: пушекъ, средняя тяжесть 3500 фунт. длина дульной часпи не извѣстна.	8 Фунтовъ.	3 Дубовыя мишени, поставленныя одна за другой и каждая толщиною въ 19 дюймовъ.	1-я на 100 саж: 2-я на 107. 3-я на 111.	6	39 дюймовъ.	1-й. Выстрѣлъ 10-ю фунтами пороха, 2-й 9-ю ф. 3-й 8-ю фун. и при послѣднія 7 фун. углубленіе почти тоже; почти всѣ ядра пробили 2 первыя мишени и сдѣлали углубленіе въ 1 дюймъ на 3-й мишени.
			2 мѣдныя 18 фу. пушки одна въ 3500 фун. другая въ 3580 фун. длиною въ 10 футъ.	9 фунтовъ.			6	38 дюймовъ.	Дѣйствіе сихъ двухъ орудій было примѣрно одинаковое и зарядъ 10 и 9 фунтовыя не производили большаго углубленія прошиву 8 фунтовыхъ зарядовъ.
Начертаніе новыхъ правилъ для Артиллеріи Б. Робинса перев. Дюпюи, стр. 358 и слѣдующія.	Чатшамъ.	М. Іюня 1745 г.	18 фунтовое орудіе длина дульной части около 18-ши калибровъ.	6 Фунтовъ.	Три ряда дубовыхъ досокъ крѣпко соединенныхъ вмѣстѣ толщин: въ 17 дюймъ каждая.	15 саженъ	не извѣстно.	опть 37 до 46 дюймовъ.	Робинсъ сдѣлалъ много другихъ выстрѣловъ съ различными зарядами и замѣтилъ, что $3\frac{1}{2}$ фунт. зарядъ производитъ почти тоже дѣйствіе какъ и 6 фунтовый, 24 фун. ядра, зарядомъ 48 золот. изъ весьма коротkаго орудія, пробили дубовую мишень въ 22 дюйма толщины.
Опыты о произшествіяхъ подъ Гибралтаромъ въ 1782 году, стр: 70 и слѣдующія.	Гибралтарскій заливъ.	13-го Сентября 1782. года.	42-хъ 32-хъ и 24-хъ фунтовыя пушки разнаго вѣса и длины.	Треть вѣса ядра.	Дубовыя доски 5 фуповъ толщины придѣланныя крѣпко къ стѣнѣ плавучей Баттар.	300 саженъ	опть 200 до 300 выстрѣловъ.	до 60 дюймовъ.	Изъ 10 плавучихъ баттарей, 7 находились весьма далеко опть огня. *Таила пiедра* ближайшая была въ 205 саженяхъ, весьма мало ядеръ пробили оную на сквозь.

Опыты произведенные дабы опредѣлить степень углубленія въ дерево, ядеръ отъ пушечныхъ выстрѣловъ.

Сочиненія въ коихъ упомянуты опыты.	Мѣсто гдѣ произведены опыты.	Когда были производимы.	Изъ какаго орудія.	Средній зарядъ пороха.	Въ какую цѣль.	Разстояніе цѣли.	Число зарядовъ.	Среднее углубленіе ядеръ.	Замѣчанія.
Изысканія до Артиллеріи относящіяся, Текзіеромъ Норбекомъ.	Тулонъ.	М. Іюль 1785 года.	36 фунт. желѣзная пушка длиною въ $17\frac{1}{3}$ калибровъ.	6 фунтовъ.	Старый линейный корабль Ліонъ.	600 саженъ.	1	$28\frac{1}{4}$ дюймовъ.	Всего сдѣлано 23 выстрѣла, заряды были перемѣняемы отъ 6 до $12\frac{1}{2}$ фунтовъ. Здѣсь означенныя углубленія были самыя большія, на каждомъ изъ вышеписанныхъ разстояній. Меньшіе заряды казалось непроизводили меньшаго дѣйствія противу большихъ, но какъ ядра встрѣтили желѣзные гвозди и менѣе или болѣе крѣпкое дерево, то опредѣленіе сихъ опытовъ и подлежитъ сомнѣнію.
								$42\frac{1}{2}$ дюйма.	
				10 фунтовъ.		400 саженъ.	1		
						200 саженъ.	1	$39\frac{1}{4}$ дюймовъ.	
Изъ записокъ до Артиллеріи относящихся, сочиненныхъ разными французскими Артиллеристами.	Шербургъ.	М. Сентября 1783 г.	24 фунтовая мѣдная пушка длиною около 18 калибровъ.	10 фунтовъ.	Три ряда бревенъ, каждое въ 6 дюймовъ толщины, обшитыхъ съ зади и съ переди дубовыми досками въ 4 фунта толщины.	210 саженъ.	1	43 дюйма.	Сдѣлано четыре выстрѣла, но ядра непопали въ цѣль, или попадали такимъ образомъ, что нельзя было судить о произведенномъ ими углубленіи.
				8 фунтовъ.			1	$43\frac{1}{2}$ дюйма.	Сдѣлано еще 6 выстрѣловъ и всѣ каленными ядрами, и дерево совершенно загорѣлось чрезъ полпора часа послѣ того какъ ядра попали въ мишень.
Математическія и Философическія изслѣдованія Кар. Гуштеромъ 1812. Томъ 3. страница 38 и слѣдующія.	Вульвичь.	10 Сентября 1785 г.	Каленными ядрами. фунтовая желѣзная пушка, длина дульной части $38\frac{1}{2}$ дюймовъ.	$\frac{1}{6}$ фунта.	Вязовый чурбанъ.	13 саженъ.	3	$21\frac{1}{4}$ дюймъ.	
		1789 года.	3-хъ фунтовая желѣзная пушка, длина дульной части 69 дюймовъ.	1 фунтъ.			2	39 дюймовъ.	

О ТЕЛЕСКОПѢ СЪ ЖИДКИМЪ СОСТАВОМЪ МЕЖДУ СТЕКОЛЪ.

Лондонскаго Королевскаго общества и Императорской Россійской Академіи Наукъ Членъ, извѣстный Г. Барловъ, предложилъ бывшему Генералъ-Адмиралу (Герцогу Кларанскому) и Членамъ такъ называемаго Комитета долготъ, (*Board of Longitude*), чтобы произвести послѣдовательные опыты для сооруженія, какъ *Національнаго инструмента*, (*National Instrument*), большаго отражающаго Телескопа, и вмѣсто обыкновеннаго предметнаго стекла, изъ такъ называемаго флинтъ-гласа, употребить впалое стекло съ *жидкостію*.

Комитетъ долготъ велѣлъ производить послѣдовательные опыты, и Г. Барловъ намѣренъ сдѣлать Телескопъ въ восемь дюймовъ отверзтія, длиною въ десять футовъ, съ такою силою фокуса, какую имѣетъ обыкновенный телескопъ въ шестнадцать футовъ длины.

Представленіе Г. Барлова.

Въ прошломъ 1827 году, я имѣлъ честь

донести Королевскому Ученому обществу, о произведенныхъ мною многихъ послѣдовательныхъ опытахъ надъ устроеніемъ отражающаго Телескопа, и описалъ новый инструментъ для простѣйшаго опредѣленія разсѣевающей силы стекла (*); мнѣ

(*) *Разсѣевающею силою*, оптики называютъ отдѣленіе, краснаго, фіолетоваго и другихъ промежуточныхъ цвѣтовъ, произшедшее единственно отъ различнаго дѣйствія, которое производитъ на разные цвѣты преломляющая сила какаго либо вещества. *Преломляющею силою* вещества, Оптики называютъ, уголъ содержимый между преломленнымъ лучемъ, и перпендикуляромъ паденія онаго. Изъ опытовъ извѣстно, что различныя вещества, имѣютъ различную силу преломленія. На примѣръ когда лучь переходитъ изъ воздуха въ стекло, синъ угла паденія содержится къ сину угла преломленія, какъ 3 къ 2; Когда лучь переходитъ изъ воздуха въ воду, синъ угла паденія, къ сину угла преломленія, какъ 4: 3.

Разсѣвающая сила, различныя степени имѣть можетъ, на примѣръ:

кажется, что изъ разныхъ формулъ при вычисленіи о семъ употребленныхъ, я удачно изключилъ всѣ тѣ, которыя слишкомъ затруднительны въ практикѣ при сооруженіи инструментовъ, и искуство нашихъ оптиковъ, конечно сдѣлаетъ стекла потребной чистоты и величины. Къ сожалѣнію встрѣтилъ препятствіе, и для избѣжанія онаго, обратился къ изысканію средствъ чтобы въ предметномъ стеклѣ вмѣсто флинтъ-гласа, употре-

---

флинтъ - гласъ, преломляетъ свѣтъ такъ, что когда синусъ угла преломленія краснаго луча содержитъ 77 частей, то синусъ фіолетоваго почти $78\frac{1}{2}$ таковыхъже частей имѣетъ, или когда синусъ преломленія краснаго луча 1, 54. тогда синусъ фіолетоваго будетъ 1, 57. и для того разсѣяніе въ флинтъ-гласѣ измѣряемое разностію синусовъ крайнихъ лучей, больше разсѣянія въ простомъ стеклѣ, въ содержаніи 3: 2.

За мѣру разсѣвающей силы, принимаютъ уклоненіе, котораго нибудь изъ крайнихъ лучей, т: е: краснаго или фіолетоваго, отъ средняго между ими луча.

бить жидкій составъ; Докторъ Блеръ симъ уже занимался, но безъ успѣха, и пресѣкъ свои изслѣдованія. Я началъ производить опыты надъ тѣми жидкостями, которыя по моему мнѣнію, имѣли свойства нужныя для предполагаемаго дѣла: бралъ разныя масла, кислоты и когда употребилъ, *Sulphur of Carbon*, (*Серистый углеродъ*), нашелъ что онъ будетъ способствовать исполненію моего желанія. Совершенно безъ цвѣтный, лучшей прозрачности, имѣя силы разсѣевающей лучи, вдвое противу флинтъ-гласа, и хотя весьма разпространяющій, но сохраняетъ почти всѣ тѣже оптическія свойства во всѣхъ температурахъ, которымъ будетъ подверженъ при Астрономическихъ наблюденіяхъ, кромѣ можетъ быть при наблюденіи прямо въ центръ солнца. По произведеннымъ опытамъ, изобрѣтеннымъ мною инструментомъ для опредѣленія силы и степени разсѣянія лучей, я убѣдился, что вышеупомянутая жидкость имѣетъ желаемыя мною свойства, и употребилъ оную въ Телескопѣ шести-дюймоваго діаметра, длиною въ 7 футовъ; встрѣтивъ неожиданныя пре-

пятствія, обратился къ Телескопу въ три дюйма въ діаметрѣ, и такъ удачно, что безъ всякихъ отборныхъ стеколъ, разсмотрѣлъ много двойныхъ звѣздъ, изъ тѣхъ которыя Г. Гершель назначилъ для испытанія доброты рефрактора въ три съ половиною дюйма; съ симъ рефракторомъ я могъ усмотрѣть малую звѣзду въ созвѣздіи *Полярисѣ*, а потомъ разсмотрѣлъ разныя звѣзды, для которыхъ какъ извѣстно потребны хорошіе Телескопы, на примѣръ: 70, *р Офіюнкусъ*, 39 *Боотисъ*, четверную звѣзду въ *Лирѣ* и другіе—Ободренный симъ успѣхомъ, обратился къ прежнему предметному стеклу діаметра семи дюймовъ, и представляю Комитету долгопъ, выводы изъ многихъ опытовъ, не сомнѣваясь въ снисхожденіи къ сему первому покушенію, новаго рода устроенія телескопа на большомъ размѣрѣ, въ доказательство токмо возможности исполнить предположеніе, а не въ доказательство совершенства опыта. Симъ Телескопомъ, меньшая звѣзда въ *Полярисѣ*, съ силою 143, была видима такъ ясно, и въ такомъ блескѣ, что прохожденію ея чрезъ мериді-

анъ можнобы сдѣлать наблюденіе со всякою точностію. Представленный мною Телескопъ и прежній, находятся предъ Членами Комитета Долготъ, то мнѣ и остается ожидать ихъ мнѣнія. Теперь я изложу правила для устроенія предполагаемаго Телескопа, въ которомъ будутъ нѣкоторыя улучшенія, каковыхъ съ нынѣшними стеклами, вѣроятно и съ будущими достигнуть не возможно, впрочемъ я готовъ согласиться, что ежели бы могли сдѣлать стекла достаточной чистоты и величины, тогда по причинѣ, постояннаго, непремѣняющагося свойства сего вещества, должнобы употребить оное для отражающихъ Телескоповъ, предпочтительнѣе всѣхъ другихъ веществъ.

Намѣреніе мое состоитъ не въ томъ чтобы флинтъ-гласъ вывести изъ употребленія въ Телескопахъ, а только въ томъ, чтобы замѣнить флинтъ-гласъ, когда нѣтъ онаго въ желаемую величину, или не можно пріобрѣсти иначе какъ за такую цѣну, по которой токмо богатымъ людямъ, и Государственнымъ заведеніямъ

можно имѣть хорошій ахроматическій Телескопъ.

Правила сооруженія.

При обыкновенномъ сооруженіи Ахроматическаго телескопа, два или три стекла составляющія предметное стекло, въ соприкосновеніи между собою. Въ предложенномъ Докторомъ Блеромъ Телескопѣ съ *жидкостію, устроеніе тоже, ибо жидкость впущена въ самое предметное* стекло—.Не возможно было сего перемѣнить, потому что разсѣянія лучей между стекломъ безъ жидкости и между стекломъ съ жидкостію, такъ близки, что не можно впалое среднее стекло подвинуть назадъ столько, чтобы отъ сего произошла какая либо польза. При употре́бленіи вышеупомянутаго жидкаго состава, *Sulphuret of carbon*, (*Сѣристый углеродъ*), выйдетъ не то; Сила разсѣевающая перемѣняется отъ 298 до 334 (смотря по стекламъ), а потому я и могъ поставить стекло съ жидкостію, отъ металлическаго зеркала на разстояніи половины длины его фокуса; могъ бы поставить и далѣе назадъ, ибо жидкость сія имѣетъ

столько силы разсѣевающей, что предметное стекло дѣлаетъ Ахроматическимъ. Сверхъ того, стекло съ жидкостію, можетъ быть въ половину или и меньше половины металическаго зеркала, слѣдовательно устроеніе Телескопа съ жидкостію, въ десять или двѣнадцать дюймовъ отверстія, будетъ стоить труда не болѣе какъ устроеніе обыкновеннаго Телескопа пяти или шести дюймовъ въ отверстіи, и что еще большей важности, Телескопъ съ жидкостію, отъ десяти до двѣнадцати футовъ въ длину, будетъ имѣть силу фокуса, равную обыкновенному Телескопу отъ шестнадцати до двадцати футовъ, а потому уменьшивъ телескопъ, мы будемъ имѣть большую силу фокуса, нежели при обыкновенномъ устроеніи. Изъ приложеннаго чертежа сіе лучше можно понять. Въ семъ чертежѣ, *ABCD*, изображаетъ трубу Телескопа, которой отверзтіе въ шесть дюймовъ; *GH*, выпуклое предметное стекло; *F*, первый фокусъ лучей, de, впалое стекло съ жидкостію, въ двадцати четырехъ дюймахъ отъ перваго стекла; *MF*, разстояніе фокуса отъ стекла 48 дюймовъ; а какъ 48:6::24:3 ш. с.

къ діаметру стекла съ жидкостію; составной фокусъ выйдетъ 62, 5 дюймовъ; слѣдовательно лучи *df*, *ef*, въ тойже степени схожденія и свѣта какъ и отъ стекла въ шесть дюймовъ діаметра, находящагося отъ предметнаго стекла *GH*, какъ *CD*, т. е. въ томъ мѣстѣ, гдѣ сіи лучи достигнутъ сторонъ трубы въ *CD*, именно на 62, 5 дюйма, далѣе впалаго стекла съ жидкостію. Изъ сего слѣдуетъ, что лучи сходятся такъ какъ отъ обыкновеннаго предметнаго стекла *GH*, у коего фокусъ 10 футовъ, 5 дюймовъ. Такимъ образомъ мы сократили трубу на 38, 5 дюйма, или по крайней мѣрѣ она имѣетъ фокусъ на 38. 5 дюйма длиннѣе прежней трубы; сіе правило сооруженія можетъ быть и болѣе разпространено такъ, что обыкновенная длина отражающихъ Телескоповъ, сократится почти на половину, не произведя перемѣны въ первомъ стеклѣ, хотя бы оно было изъ обыкновенныхъ Телескоповъ сего размѣра. Сверхъ того должно замѣтить, что установленіе фокуса можно производить обыкновеннымъ образомъ, или впалое стекло съ жидкостію слегка подвинуть, какъ въ Грегорь-

евомъ Телескопѣ. Въ семъ случаѣ отверзтіе для глазъ будетъ неподвижно, что особенно нужно при Астрономическихъ наблюденіяхъ, по причинѣ изящной точности въ семъ устроеніи не взирая намалый размѣръ онаго.

Представя доказанныя удобности и пользу предлагаемаго сооруженія присовокуплю и сомнѣнія, которыя могутъ въ семъ встрѣтиться, а именно: По вычисленіямъ для опредѣленія фигуры стеколъ на такомъ большомъ разстояніи, не выйдетъ ли сія фигура такова, что произведетъ совершенное несогласіе или разность въ двухъ изображеніяхъ? Не послѣдуетъ ли великое уменьшеніе свѣта, отъ отраженія втораго стекла, попричинѣ густоты лучей въ томъ мѣстѣ гдѣ они сойдутся? Лучшимъ отвѣтомъ на сіи вопросы, служить могутъ сдѣланные два Телескопа, въ которыхъ сихъ недостатковъ не оказалось, напротивъ о количествѣ свѣта сказать можно, что оно излишнее, а не недостаточное въ сравненіи съ обыкновеннымъ Телескопомъ. Можно сдѣлать и другіе вопросы относительно окончательнаго

успѣха въ предлагаемомъ устроеніи; на примѣръ, сохранится ли избранная жидкость всегда въ томъ же состояніи? не лишается ли она своей прозрачности и другихъ оптическихъ свойствъ? не будетъ ли она дѣйствовать на поверхность стекла и разрушать оную? На сей и подобные вопросы я отвѣчаю, что о всякой жидкости, которая не была еще подвержена таковымъ изслѣдованіямъ, можно только опытами достигнуть желаемаго удостовѣренія. Наши спиртовые термометры, спиртовые вaтерпасы и другіе инструменты, служатъ доказательствомъ, что нѣкоторыя жидкости могутъ быть на многіе годы сохраняемы безъ всякихъ въ оныхъ перемѣнъ, и не производятъ ни какаго дѣйствія на стеклянную трубку въ коей заключаются. Я къ сему присовокуплю, что ежелибы жидкость измѣнилась, тогда весьма легко перемѣнить оную во всякое время, и для сего не нужно ни малѣйшаго искуства и ни какой перемѣны въ установленіи Телескопа. При устроеніи весьма большаго Телескопа, ежели признано будетъ за нужное,

можно употребить тѣже самые способы, для отвращенія внѣшняго дѣйствія Атмосферы на стекла въ коихъ помѣщена жидкость. На таковые опыты и на сооруженіе Ахроматическаго Телескопа съ жидкостію, по крайней мѣрѣ въ двѣнадцать или четырнадцать дюймовъ отверзтія, потребны не малыя издержки, которыя могутъ быть не въ тягость, токмо людямъ богатымъ или заведеніямъ состоящимъ на иждивеніи правительства. По симъ причинамъ я нашелъ за нужное о всемъ вышеписанномъ представить Комитету Долготъ, и увѣренъ что Комитетъ будетъ способствовать сооруженію Телескопа, который въ отверзтіи и силѣ, превзойдетъ всѣ до сего времяни существующіе Телескопы.

Изъ Журнала подъ названіемъ *The Edinburg new Philosophical Journal.—Мѣсяцъ Апрѣль 1828 года.*

О способахъ и снарядахъ для опредѣленія и уничтоженія дѣйствія желѣза на магнитную стрѣлку.

Извѣстный Профессоръ, Членъ Королевскаго Лондонскаго Общества Барловъ, не-

упомимо занимаясь изслѣдованіемъ дѣйствія, которое производитъ надъ компасомъ желѣзо въ близости онаго, и все желѣзо въ суднѣ находящееся, какъ то, пушки, ядра и проч. сдѣлалъ важное по сему обрѣтеніе, нашелъ что магнитное дѣйствіе желѣза зависитъ не отъ количества, но токмо отъ пространства поверхности онаго, когда толстота сей поверхности болѣе $\frac{1}{20}$ Англійскаго дюйма, ибо только при таковой толстотѣ, въ мягкомъ желѣзѣ совершенно оказывается магнитная сила. Сіе обстоятельство доказываетъ сходство электрической и магнитной силы; и служитъ къ подтвержденію мнѣнія, что обѣ силы происходятъ отъ тойже причины.

По произведеніи удачныхъ опытовъ надъ желѣзными шарами, Барловъ повторилъ оные надъ разновидными желѣзными тѣлами; на примѣръ, на пушкѣ стоящей на лафетѣ, и увидѣлъ что во всякомъ тѣлѣ изъ сего металла, какъ бы ни было оно неправильно, находится мѣсто, гдѣ нѣтъ притяженія, и что въ разныхъ положеніяхъ компаса, выше или ниже сего мѣста, магнитная стрѣлка

слѣдуетъ тѣмъ же законамъ склоненія, т: е: что во всякомъ желѣзѣ, какого бы оно ни было образа, находится центръ магнитнаго дѣйствія, какъ въ тѣлахъ находится центръ тяжести; послѣдній опредѣляется по величинѣ состава тѣла, а первый по раздѣленію поверхности онаго. Сіе замѣчаніе побудило Г. Барлова, употребить свои обрѣтенія къ пользѣ мореплаванія.

Онъ предположилъ, что все желѣзо на суднѣ находящееся, и къ построенію онаго употребленное, составляетъ одну совокупную груду весьма неправильной фигуры, и что о дѣйствіи сего желѣза на компасъ, можно разсуждать какъ о дѣйствіи желѣзнаго шара, стоящаго неподвижно въ какомъ либо мѣстѣ судна, въ извѣстномъ разстояніи отъ компаса. Хотя съ начала покажется, что въ семъ находится большая разность, ибо въ опытахъ Барлова надъ неподвижнымъ шаромъ, онъ приводилъ компасъ въ движеніе вокругъ сего шара, а все желѣзо въ суднѣ находящееся влекомо вмѣстѣ съ компасомъ. По ближайшемъ вниманіи усмотрѣть можно, что когда судно со

всѣмъ желѣзомъ и компасомъ, сдѣлаетъ кругообращеніе перешедъ по всѣмъ румбамъ, тогда компасъ также опишетъ горизонтальный кругъ около всего желѣза.

Компасъ *B*, фиг: 1-я, на 2 листѣ фиг: поставленъ на возвышеніи къ кормѣ суднa *NZ*; центръ магнитнаго дѣйствія въ семъ суднѣ находящагося, вообще можно полагать на линіи *BO*, проведенной отъ центра магнитной стрѣлки къ килю суднa. *Положимъ, что центръ дѣйствія всего желѣза въ точкѣ O, тогда DAEFCB*, будетъ великій кругъ воображаемаго шара, на поверхности коего находится компасъ *B*, и когда судно обращается по всѣмъ румбамъ тогда компасъ *B*, переходитъ по всѣмъ точкамъ малаго круга *AB*, шара *DFEG*.

Первое намѣреніе Барлова состояло въ томъ, чтобы истребить дѣйствіе желѣза надъ компасомъ, поставя съ зади, на примѣръ въ *p*, желѣзный шаръ, который, хотя несравненно меньше нежели все желѣзо въ суднѣ находящееся, но по близости своей къ компасу, долженъ былъ производить равное дѣйствіе какъ и желѣзо отдаленное, а тѣмъ самымъ истребить дѣйствіе сего послѣдняго. Таковымъ

образомъ компасъ, безъ всякаго уклоненія и во всякое время, могъ показывать истинное направленіе магнитнаго меридіана. Потомъ Барловъ призналъ за нужное, поставить желѣзный шаръ не съ зади, но съ переди ниже компаса, въ направленіи линіи *BO*, соединяющей центръ стрѣлки съ центромъ магнитнаго дѣйствія всего желѣза на суднѣ, поставилъ въ такомъ разстояніи, чтобы дѣйствіе сего шара, равно было дѣйствію всего желѣза въ суднѣ; отъ сего погрѣшность въ наблюденіяхъ по компасу, должна удвоиться, а не истребиться, но мы увидимъ что посредствомъ сего усугубленія, Барловъ нашелъ способъ, опредѣлять погрѣшность въ магнитной стрѣлкѣ, а потому при наблюденіяхъ можно будетъ исправлять оныя, простымъ сложеніемъ или вычитаніемъ. Предполагали, что по великому количеству желѣза въ судахъ, должно будетъ употребить онаго немало для произведенія желаемаго противу дѣйствія. Сіе затрудненіе уничтожено вышеупомянутымъ важнымъ обрѣтеніемъ, что магнитная сила дѣйствуетъ не соразмѣрно количеству желѣза, но какъ си-

ла Электрическая, соразмѣрно поверхности онаго. Приложеніемъ сего правила, можно противодѣйствовать большему количеству желѣза, несравненно меньшимъ, но представляющимъ большую поверхность.

Для удвоенія или уничтоженія дѣйствія желѣза на компасъ, Барловъ съ начала употреблялъ желѣзный пустой шаръ, коего стѣны были весьма тонки; потомъ круглую желѣзную доску, достаточной поверхности для желаемаго дѣйствія; и доска сія названа, *Барлова исправляющій кругъ*, весьма нужный на всякомъ суднѣ, а въ большихъ широтахъ и въ тѣсныхъ моряхъ, когда погоды препятствуютъ производить Астрономическія наблюденія, сіе новое орудіе можетъ предохранить судно отъ гибели.

Для употребленія сего круга должно опредѣлить степень дѣйствія которое имѣетъ на компасъ, желѣзо въ суднѣ находящееся, дабы узнать какой величины сдѣлать исправляющій кругъ и на какомъ разстояніи оный поставить, для произведенія желаемаго дѣйствія.

Барлова исправляющій кругъ состоитъ изъ двухъ круглыхъ желѣзныхъ досокъ, толщиною около 6-ой доли дюйма въ 13 дюймовъ въ діаметрѣ. Доски сіи раздѣлены круглою деревянною доскою въ $\frac{1}{3}$ дюйма толщины, и сквозь всѣ три доски, въ ихъ центрѣ проходитъ мѣдная винтовая ось съ мѣдными на каждой сторонѣ гайками для привинчиванія, а чтобы доски были вездѣ въ равномъ соприкосновеніи, сдѣлано шесть винтовъ, которые въ равномъ разстояніи отъ центра, проходятъ также сквозь желѣзныя и деревянныя доски; желѣзо должно выбирать самое мягкое, дабы при отдѣлкѣ не пріобрѣло постоянной магнитной полярности.

Чтобы съ точностію узнать дѣйствіе *исправляющаго круга*, и потому составить таблицы къ оному нужныя, Барловъ употребляетъ особый снарядъ, который кажется мнѣ, не такъ удобенъ для наблюдателя, и можетъ произвести погрѣшности въ наблюденіи, а потому я предлагаю слѣдующее устроеніе.

Да будетъ въ фиг. 1ой (смотри на второмъ листѣ чертежа) *ABCDEFG*, пря-

моугольный, деревянный паралелопипедъ; коему размѣреніе можно дать по произволу; установить должно такъ, чтобы обращался на оси *S*; подъ симъ паралеллопипедомъ, къ срединѣ *EF*, одной изъ четырехъ планокъ укрѣпляющихъ оный на доскѣ, придѣланъ мѣдный указатель *Q*, который во время обращенія паралеллопипеда на вышеупомянутой оси, переходитъ раздѣленіе круга начерченаго на доскѣ *HJK*, а все устроеніе вообще держится въ горизонтальномъ положеніи, посредствомъ трехъ винтовъ на чертежѣ означенныхъ.

На вершинѣ паралеллопипеда, должно утвердить компасъ такимъ образомъ, чтобы когда стрѣлка обращена къ нолю, или къ магнитному *N*, указатель *Q*, былъ на соотвѣтствующей точкѣ раздѣленія круга; сверхъ того на тойже сторонѣ *ABEF*, при которой находится мѣдный указатель, придѣлана деревянная доска *tt*, въ пазахъ подвижная сверху внизъ, вдоль масштаба раздѣленнаго на сотыя доли метра, и прикрѣпленнаго къ паралеллопипеду. Точка ноля на семъ масштабѣ, должна быть непремѣнно на горизон-

тальной плоскости проходящей чрезъ точку соотвѣтствующую центру на магниченной стрѣлки. Къ доскѣ *tt*, прикрѣпленъ мѣдный цилиндрическій толстый прутъ *r*, которымъ можно въ разныхъ отдаленіяхъ, установлять исправляющій кругъ *pp*. Когда снарядъ расположенъ и устроенъ таковымъ образомъ, тогда во время обращенія паралеллопипеда на оси *S*, мѣдный указатель *Q*, всегда покажетъ уголъ, который составляетъ исправляющій кругъ, съ магнитнымъ меридіаномъ.

Двигая дощечку *tt*, послѣдовательно вверхъ или внизъ, и установляя *исправляющій кругъ* въ разныхъ положеніяхъ, на мѣдномъ цилиндрическомъ прутѣ *r*, можно дать кругу всѣ желаемыя направленія, относительно компаса. Въ каждомъ изъ сихъ положеній, опредѣленныхъ по разстоянію центра исправляющаго круга, до перпендикулярной линіи или до горизонтальной плоскости проходящей чрезъ точку соотвѣтствующую центру магнитной стрѣлки, должно замѣчать уголъ показываемый сею стрѣлкой и мѣднымъ указателемъ *Q*, такимъ

образомъ пріобрѣтутся основанія потребныя для составленія таблицы наблюденій, въ коей при каждомъ склоненіи на четыре главные румба, можно будетъ изобразить 1-е) *ab*, возвышеніе центра стрѣлки надъ центромъ исправляющаго круга; 2-е) *bp*, горизонтальное разстояніе центра исправляющаго круга, отъ вертикальной линіи, проходящей чрезъ центръ стрѣлки.

Для произведенія вышеупомянутыхъ наблюденій, можно начать утвержденіемъ исправляющаго круга на мѣдномъ толстомъ прутѣ *r*, и потомъ вдвигая сей прутъ болѣе или менѣе въ отверзтіе сдѣланное въ доскѣ *tt*, приближать и удалять исправляющій кругъ, на всѣ *возможныя разстоянія* отъ компаса. На цилиндрическомъ прутѣ назначенъ масштабъ, по коему каждое разстояніе будетъ извѣстно. Сей образъ дѣйствія удобнѣе и вѣрнѣе описаннаго и употребленнаго Барловымъ.

Дабы неоспоримымъ образомъ доказать какую пользу приноситъ *исправляющій кругъ Барлова*, я сдѣлалъ изображенный въ фиг. 3-ей снарядъ и производилъ

онымъ опыты предъ физическимъ обществомъ въ Лейденѣ. Въ сей фигурѣ *AAA*, круглый деревянный столъ въ 25 дюйма въ діаметрѣ, вышиною въ 25-ш дюймовъ; *B*, *B*, *B*, три ножки сего стола съ мѣдными винтами, посредствомъ коихъ столъ утверждаютъ горизонтально, для чего къ срединѣ онаго привѣшенъ отвѣсъ *O*. На верху въ центрѣ стола вертикальная мѣдная ось, на которой по столу вертится деревянная овальная доска, изображающая киль или дно судна; на срединѣ сей доски просверленной въ точкѣ *O*, утверждена круглая посеребренная мѣдная дощечка, на коей назначены главныя 4 румба, и градусы между оными, а къ оси стола прикрѣпленъ мѣдный указатель, который во время обращенія овальной доски, переходитъ чрезъ всѣ раздѣленія круга, и можетъ быть переводимъ рукою такъ легко какъ минутная стрѣлка въ часахъ.

На деревянной доскѣ изображающей киль судна, на подножіе вышиною въ два дюйма, поставленъ маленькій компасъ, коего спирѣлка съ агатовою шляпкою имѣетъ движеніе весьма скорое, но скло-

неніе ея близко опредѣлено быть можетъ съ помощію увеличительнаго стекла. При установленіи сего маленькаго компаса, должно съ крайнимъ тщаніемъ наблюдать, чтобы линія *NZ*, которую мы полагаемъ осью судна, точно соотвѣтствовала линіи *N* и *Z* по компасу и по діаметру проходящему чрезъ ноль, въ раздѣленіи на круглой посеребренной дощечки, которая на срединѣ овальной деревянной доскѣ; безъ таковой предосторожности, всѣ опыты не будутъ имѣть надлежащей точности въ показаніяхъ.

Къ подножію на которомъ стоитъ маленькій компасъ, придѣланъ такимъ же образомъ какъ въ вышеописанной 2-ой фиг. исправляющій кругъ *p*, величины соразмѣрной сему устроенію. Вся окружность овальной доски раздѣлена на произвольныя, но равныя части, для постановленія на сихъ точкахъ маленькихъ желѣзныхъ ядеръ и цилиндровъ, изображающихъ пушки, ядра и прочее на суднѣ, и по построенію въ разныхъ частяхъ судна находящееся желѣзо.

Посредствомъ сего снаряда, можно во первыхъ убѣдиться, что ни какъ не должно довѣрять показаніямъ магнитной стрѣлки на суднѣ, которое нагружено желѣзомъ. Для доказательства сей истинны должно, снявъ исправляющій кругъ, поставить весь снарядъ горизонтально въ большой комнатѣ, или на открытомъ воздухѣ, внѣ всякаго дѣйствія отъ желѣза, потомъ вертѣть тихо овальную доску, доколѣ она придетъ въ такое положеніе, что магнитная стрѣлка будетъ противу ноля, тогда поставить мѣдный указатель также противъ ноля круглой мѣдной дощечки, находящейся на срединѣ овальной деревянной доски. Ежели все сіе съ точностію будетъ исполнено, и весь снарядъ сдѣланъ надлежащимъ образомъ, тогда во всѣхъ возможныхъ положеніяхъ овальной доски, магнитная стрѣлка и мѣдный указатель, будутъ всегда показывать тоже число градусовъ, доколѣ совращающая сила не подѣйствуетъ на компасъ, но коль скоро на овальную доску положимъ желѣзо, тогда въ показаніяхъ стрѣлки и указателя выдетъ разность. Ежели желѣзо

разположено единообразно по обѣ стороны оси доски, и она находится въ направленіи магнитнаго меридіана, тогда компасная стрѣлка и указатель, будутъ въ совершенномъ согласіи, но ежели доску поворотишь иначе, выйдетъ разность въ нѣсколькихъ градусахъ. При каждой перемѣнѣ положенія доски, усмотришь разность между показанія магнитной стрѣлки и мѣднаго указателя. *И такъ невѣрность въ показаніяхъ компаса будетъ большая и меньшая, смотря* по мѣстамъ гдѣ простираетъ плаваніе. Въ нашихъ Сѣверныхъ широтахъ, погрѣшность сія будетъ большая, при курсахъ между W и NW; я говорю *въ нашихъ*, потому, что на сіи румбы здѣсь склоненіе самое большее, а въ другихъ широтахъ какъ на примѣръ при Экваторѣ самое меньшее.

Посредствомъ сегоже устроенія или снаряда, можно слѣдующимъ образомъ весьма ясно доказать, всю пользу употребленія *исправляющаго круга.*

Сотщаніемъ отдаливъ все желѣзо, которое могло быть по близости овальной доски *NZ*, фиг. 3[я] должно замѣчать

какое дѣйствіе производитъ *исправляющій кругъ* надъ компасомъ, во всѣхъ горизонтальныхъ и вертикальныхъ разстояніяхъ.

Потомъ положивъ на доску нѣсколько небольшихъ желѣзныхъ ядеръ и цилиндровъ, переводитъ доску на разные румбы, и сравнивая на каждомъ изъ оныхъ, показаніе магнитной стрѣлки, и мѣднаго указателя, опредѣлишь дѣйствіе сего желѣза на компасъ въ тѣхъ же направленіяхъ.

На таблицахъ сдѣланныхъ для исправляющаго круга, должно выбрать горизонтальныя и вертикальныя разстоянія компаса, на которыя въ тѣхъже направленіяхъ, дѣйствіе желѣза было уже замѣчено почти тоже, и въ семъ то разстояніи отъ компаса, должно имѣть исправляющій кругъ, доколѣ въ разположеніи желѣзныхъ вещей на доскѣ не будетъ сдѣлана перемѣна.

Пріуготовя таковымъ образомъ все что нужно къ доказательству какую приноситъ пользу *исправляющій кругъ*, должно, снявъ оный, поворачивать овальную доску на желаемый румбъ по компасу,

(изображая симъ перемѣну въ курсахъ судна); потомъ дабы узнать, какая желѣзомъ произведена въ компасѣ погрѣшность на сей румбъ, установить опять *исправляющій кругъ* въ опредѣленномъ разстояніи, и посмотрѣть на сколько градусовъ оной притягиваетъ или отталкиваетъ магнитную стрѣлку, и сіе число градусовъ должно приложить или вычесть, изъ перваго показанія, дабы опредѣлить истинный курсъ судна.

Для лучшаго объясненія, достаточно будетъ одного примѣра. Положимъ, что судно по компасу идетъ прямо на W, но что по установленіи *исправляющаго круга*, компасная стрѣлка привлечена на 5° 30′ къ S, тогда должно прибавить къ показываемому курсу 5° 30′ и истинное онаго направленіе будетъ W, 5° 30′ къ S, на мѣдномъ указателѣ тоже самое будетъ видно.

При повтореніи сихъ опытовъ на другіе румбы, окажется что разность между истиннымъ направленіемъ и направленіемъ по компасу, въ нашихъ широтахъ уменьшается, по мѣрѣ приближенія курса къ магнитному меридіану, на

которомъ, ежели желѣзо въ суднѣ расположено правильнымъ образомъ и единообразно по обѣимъ сторонамъ оси, погрѣшность уничтожается.

Посредствомъ сего самаго снаряда, можно доказать, что *исправляющій кругъ*, равно полезенъ, уничтожая и усугубляя дѣйствіе желѣза на компасъ; должно только круглую мѣдную дощечку съ ея масштабомъ, перенести на другую сторону подножія компаса, и позади онаго въ надлежащемъ разстояніи поставить исправляющій кругъ, который тогда будетъ постоянно истреблять дѣйствіе желѣза при всѣхъ поворотахъ доски, а магнитная стрѣлка будетъ имѣть надлежащее направленіе. Для большей удобности, лучше сдѣлать подножіе компаса поворачивающееся на оси, и тогда упомянутая мѣдная дощечка будетъ по произволу впереди и позади компаса.

Устроеніе сіе сдѣлано мною для доказательства всей важности обрѣтеній Барлова, но можетъ еще служить къ показанію правилъ на которыхъ основаны сіи обрѣтенія и еще для повѣрки законовъ склоненія магнитной гаризонтальной

стрѣлки, послѣдовательно поставляемой въ разныхъ точкахъ около желѣзнаго шара. Воображая во всемъ желѣзѣ въ суднѣ находящемся центръ дѣйствія, которому можетъ противодѣйствовать желѣзный шаръ, имѣющій достаточную поверхность, вообразимъ также подобный центръ для желѣза положеннаго на овальную доску. Оный будетъ необходимо находится на линіи *BO*, фиг. 2-я, положимъ въ точкѣ *O*, и что въ сей точкѣ поставленъ желѣзный шаръ достаточной поверхности, слѣдовательно компасъ будетъ находиться на поверхности воображаемаго шара на коемъ *DAFEGB*, большой кругъ, а потому ежели доска будетъ вертѣться съ желѣзомъ и съ компасомъ, или желѣзный шаръ останется неподвиженъ въ точкѣ *O*, компасъ опишетъ малый кругъ *AB*, шара *DEFGB*. Тоже послѣдуетъ при каждомъ изъ сихъ поворотовъ и какъ говоритъ Барловъ, компасная стрѣлка будетъ перемѣнять широту и долготу, и когда оныя будутъ опредѣлены посредствомъ Сферической Тригонометріи, а склоненіе опредѣлено на одно изъ сихъ направленій, тогда можно

вычислить склоненіе и на всѣ прочія, посредствомъ правила даннаго Барловымъ, а именно: *Тангенсы угловъ склоненія, пропорціональны косинусамъ долготъ умноженнымъ на синусы удвоенныхъ широтъ.* Сдѣланнымъ мною снарядомъ можно будетъ на опытѣ повѣрить теперь упомянутое правило.

Постараюсь объяснить сіе примѣромъ. Да будетъ въ фиг. 5-ой, *O*, центръ дѣйствія; *AB*, малый горизонтальный кругъ шара *CEAHZDTHNB*, на коемъ поставленъ компасъ; большой кругъ *ZN*, плоскость безъ притяженія т. е. экваторъ, составляющій съ горизонтальною линіею *HH* уголъ въ 20°. Большой кругъ *COD*, первый меридіанъ проходящій чрезъ точки *Оста* и *Веста* на горизонтѣ; Да будетъ на горизонтальномъ маломъ кругѣ *AB*, *i*, *k*, *l*, три точки, въ которыхъ желаютъ опредѣлить склоненіе компаса: положимъ *Ai*, *ik*, *kl*, *lB*, равныя между собою и каждую въ 45°.

Тогда точка *i*, *k*, *l*, будетъ въ направленіи *Зюйдъ-Оста*, *Оста* и *Нордъ-Оста*, и ежели желѣзный шаръ будетъ неподвиженъ, то перенося послѣдователь-

но компасъ къ каждой изъ точекъ *i*, *k*, *l*, выдетъ тоже какъ бы овальную доску изображающую судно, поворачивать носомъ по направленію *Норд̀-Веста*, *Веста* и *Зюйд̀-Веста*.

Да будутъ *CA*, *Ci*, *Ck*, *Cl*, *CB* равны между собою и каждая въ 55°.

По разрѣшеніи, разныхъ на семъ шарѣ сферическихъ треугольниковъ, окажется,

точки *i*, Долгота 360°—*mo*=360°—31°=329°
широта *im* = 47° 29′
точки *k*, Долгота *On* = 13° 28′
широта *kn* = 32° 37′
точки *l*, Долгота *Op* = 51° 58′
широта *lp* = 19° 56′

Склоненіе компаса въ точкѣ *k*, когда носъ судна обращенъ къ *Весту*, извѣстно, оно равно 5° 30′, желаю знать какое будетъ склоненіе въ точкахъ *i* и *l*, т: е: когда судно идетъ на *Норд̀-Вест̀* и *Зюйд̀-Вест̀*.

Слѣдующая пропорція (по правиламъ, которыя найдены Барловымъ) разрѣшитъ вопросъ.

1-е. Косин. 13°28′ × на син. 2 × 32° 37′: косин. (360° — 31° 0′) × на син. 2 × 47° 26′ : : танг. 5° 30′: къ тангенсу склоненія, въ на-

правленіи на *Норд̀-Вест̀*, то есть;
косин. 13°28′ × на син 65° 14′: косин. 31° 0′
× на син. 85° 2′ :: танг: 5° 30′: тан: 5° 19′,
2-е. Косин. 13°28′ × на син. 2 × 32°37′: косин:
51° 58′ × на син. 2 × 19° 56′ : : танг. 5° 30′
къ тангенсу склоненія въ направленіи
на *Зюйд̀-Вест̀*, то есть,
Косин. 13°28′ × на син. 65°14′: косин: 51°58′
× на син. 39° 52′ :: танг. 5° 30′: танг. 2° 28′.

Изъ сего слѣдуетъ, что когда на суднѣ компасъ поставленъ какъ на овальной доскѣ, т: е: на такой вышинѣ, что бы линія проведенная отъ центра магнитной стрѣлки до центра магнитнаго дѣйствія желѣза въ суднѣ находящагося, составили уголъ въ 55 градусовъ, съ вертикальною линіею проходящею чрезъ сей центръ, тогда по законамъ, которые опредѣлены Барловымъ, склоненіе будетъ при курсахъ на *W*, 5° 30′; на *NW*, 5° 19; на *SW*, 2° 28′. Подобными вычисленіями найдемъ, что между точками *k* и *i* склоненіе еще прибавляется на 6°, т: е: когда судно идетъ между *N* и *NW*. Сіе служитъ доказательствомъ, что формулы изобрѣтенныя Капитаномъ Флиндерсомъ и Сабиномъ, не совсѣмъ основательны.

Ежелибы ихъ предположеніе было вѣрное, то какъ на магнитномъ меридіанѣ, нѣтъ ни какаго склоненія, надлежало бы быть самому большому склоненію въ 90° отъ сего меридіана, т: е: въ точкахъ *Оста* и *Веста*, а по счисленію, которое подтверждается опытомъ, явствуетъ, что самое большее склоненіе между точками *Нордъ-Веста* и *Веста*.

При плаваніи въ большихъ сѣверныхъ или южныхъ широтахъ, на суднѣ въ которомъ много желѣза, можно усмотрѣть, что по мѣрѣ перемѣны мѣста большаго или меньшаго склоненія, въ близости магнитныхъ полюсовъ, дѣйствіе на магнитную стрѣлку, такъ велико, что оной довѣрять ни какъ не должно безъ выше упомянутыхъ поправокъ.

Дѣйствіе желѣза на магнитную стрѣлку, въ близости полюса сильнѣе, нежели въ близости экватора, отъ дѣйствія магнитной силы земли и отъ обыкновеннаго образа употребленія компасныхъ стрѣлокъ. Намагниченная стрѣлка, вездѣ и всегда направляема производною магнитною силою земли, какъ на примѣръ въ фигу: 4ой линія *ZN*, изображаетъ направ-

леніе силы которая можетъ быть разрѣшена на двѣ силы, одну горизонтальную *ZA*, а другую вертикальную *ZB*. Въ большихъ широтахъ южныхъ и сѣверныхъ, сила горизонтальная уменьшается, а вертикальная увеличивается, и подъ полюсомъ горизонтальная сила *ZA*, истребляется потому, что діагональ *ZN*, соумѣщается со стороною *ZB*, въ параллелограмѣ *ZANB*.

Въ описаніяхъ путешествія Капитановъ Росса и Парри, видны примѣры, что въ большихъ широтахъ магнитная стрѣлка почти совсѣмъ потеряла возможность служить къ направленію пути, слѣдовательно мореплаватель подверженъ опасностямъ, которыхъ можно избѣгнуть посредствомъ *Исправляющаго круга* Барлова; кругъ сей такъ сказать возвращаетъ компасамъ способность, быть орудіями полезными а не вредными.

Англинской службы Лейтенантъ Форстеръ, нашелъ другое примѣчанія достойное свойство *Исправляющаго круга*. Простирая плаваніе въ близости береговъ Гренландіи, онъ увидѣлъ, что ма-

гнитная стрѣлка, совершенно потеряла возможность служить къ направленію пути и была неподвижною; поставя упоминаемый кругъ позади компаса, стрѣлку привели въ надлежащее движеніе. Г. Форстеръ объясняетъ сіе примѣчанія достойное явленіе, основываясь на законахъ совокупленія и разрѣшенія силъ.

Въ Гренландіи склоненіе компаса производимое желѣзомъ на его суднѣ находящимся, было 45° при курсѣ на *O*, или на *W*, слѣдовательно притяженіе желѣза равнялось дѣйствію земной магнитной силы на стрѣлку; въ параллелограмѣ коего двѣ стороны изображаютъ сіи двѣ силы, діагональ изобразитъ направленіе стрѣлки и силу которая удерживаетъ стрѣлку въ семъ направленіе при всѣхъ курсахъ. Изъ сего слѣдуетъ, что когда судно идетъ на *N*, сила направляющая стрѣлку, должна быть больше нежели когда она притягиваема токмо магнитною силою земли, потому что сія сила, дѣйствуя совокупно и въ томъ же направленіи, съ силою желѣза, они умножаютъ взаимное свое дѣйствіе.

Почти тоже послѣдуетъ когда судно идетъ на *Востъ* или на *Остъ*, но когда оно обратится къ *Зюйду*, тогда притягательная сила желѣза, будучи совершенно противуположная притягательной силѣ земли, и силы сіи будучи равные, взаимно истребятся, а стрѣлка потеряетъ свойство служить направленіемъ пути.

Да будетъ въ параллелограмѣ *ALZN*, фигу: 6^я, линія *NA* изображаетъ притягающую магнитную силу земли, дѣйствующую на стрѣлку, а линія *NZ*, силу дѣйствія желѣза въ суднѣ находящагося. Ежели бы уголъ *ZNA*, былъ многимъ больше, тогда бы діагональ *NL*, была меньше каждой изъ сторонъ *NZ*, *NA*, и когда сей уголъ будетъ весьма тупой, что послѣдуетъ при направленіи судна на румбы ближайшія къ *Зюйду*, тогда сила изображаемая діагональю *NL*, будетъ такъ мала, что стрѣлкѣ невозможно имѣть надлежащаго направленія.

Но ежели посредствомъ *Исправляющаго круга*, противупоставить силѣ *NZ* фигу: 7^я равную силу *P*, тогда обѣ сіи силы разрѣшатся въ одну магнитную силу земли, т. е. *NA*, и стрѣлкѣ возможно

будетъ имѣть свободное направленіе. Изъ сего явленія слѣдуетъ, что *Исправляющій кругъ* съ зади компаса поставленный, приноситъ таковуюже пользу, какъ при постановленіи съ переди, а сдѣланный мною вышеописанный снарядъ на самомъ опытѣ, ясно доказываетъ великую важность изобрѣтенія Барлова. Оно нынѣ еще тѣмъ паче важно, что употребленіе желѣза на судахъ болѣе и болѣе умножается; кромѣ баласта, бочки или ящики для воды, шпили, пушечные станки, канаты, дѣлаютъ желѣзныя, и даже мы видѣли на большихъ судахъ, гребныя суда изъ сегоже металла. Въ построеніи паровыхъ судовъ необходимо нужно употреблять много желѣза и стали, другими металлами оныхъ замѣнить не возможно; все сіе пріумножаетъ дѣйствіе совращающее магнитную стрѣлку, пріумножаетъ пользу и цѣну открытій и изобрѣтеній Г. Барлова.

Сія статья извлечена изъ сочиненія подъ названіемъ: *de l' Influence que le fer des Vaiſseaux exerce sur la Bouſsole, et du moyen de determiner cette influence en tout tems, par*

Van-Beck, Membre de l'Institut Royal des Pays-bas, un Vol. in 8-vo Paris 1826. — О дѣйствіи которое производитъ на компасъ, желѣзо въ судахъ находящееся, и о способѣ во всякое время опредѣлить сіе дѣйствіе; Ванъ-Бекомъ, Членомъ Института Королевства Нидерландскаго. Въ Парижѣ въ 1826 году.—О семъ сочиненіи упомянуто въ первой части записокъ Комитета, въ статьѣ о полученныхъ книгахъ. Стран. 92.

Начертаніе, или чертежъ склоненій и наклоненій компаса, по наблюденіямъ и вычисленіямъ.

Не всѣмъ извѣстно близко ли можно вычислить склоненіе и наклоненіе магнитной стрѣлки, въ желамомъ мѣстѣ на земномъ шарѣ, а потому приложенное начертаніе сихъ явленій, для объясненія оныхъ будетъ полезно.

Теорія на коей сіи чертежи основаны, требуетъ токмо предположенія, что въ центрѣ земнаго шара по данному направленію, существуетъ одинъ ма-

гнитъ, или множество равныхъ, небольшихъ магнитовъ, взаимно параллельныхъ, разположенныхъ равно по всей поверхности земнаго шара. Законы магнитнаго притяженія и отраженія, найдены Эпинусомъ, изслѣдованы и исправлены Кавендишемъ, Робисономъ, Біотомъ, Гумбольтомъ и другими. Докторъ Юнгъ, первый употребилъ сію Теорію, для опредѣленія отношеній мѣста наблюденія къ магнитному полюсу и силѣ магнита, а въ не давнемъ времяни Капитанъ Сабинъ доказалъ, что сія Теорія подтверждается множествомъ наблюденій.

Первый и третій чертежъ, изображаютъ склоненіе и наклоненіе компаса около 1794 года, опредѣленныя по наблюденіямъ для полушарія отдѣляемаго Лондонскимъ меридіаномъ; вторый и четвертый чертежъ изображаютъ также склоненіе и наклоненіе компаса, вычисленные по предполагаемому центральному магниту, въ широтѣ 75° сѣверной, при долготѣ 70° къ W отъ Лондона. Самая большая разность видна отъ мыса Горна къ югу, гдѣ въ направленіи всеобщей магнитной силы, должно предполагать боль-

ше разности. Изъ сего заключили, что существуетъ, вторый магнитный южный полюсъ, который производитъ особенное дѣйствіе въ южномъ полушаріи. Предположеніе нѣкотораго опредѣленнаго числа магнитныхъ полюсовъ, не объясняетъ, и не согласитъ всѣ магнитныя явленія усмотрѣнныя на поверхности земнаго шара. Для рѣшенія сего вопроса, должно вычислить направленіе общаго притяженія, во многихъ разныхъ частяхъ на поверхности земнаго шара; сіе вычисленіе можетъ быть произведено безъ большаго затрудненія, когда извѣстно наклоненіе и склоненіе магнитной стрѣлки.

Склоненіе опредѣлитъ уголъ сферическаго треугольника, заключающагося между мѣста наблюденія, полюса земнаго и полюса магнитнаго; одна сторона сего треугольника извѣстна по широтѣ мѣста, другая составляетъ разстояніе между магнитнымъ полюсомъ и мѣстомъ наблюденія т: е: половина тангенса угла наклоненія. И такъ въ сферическомъ треугольникѣ извѣстны, двѣ стороны и уголъ содержимый; мы найдемъ достальныя части, и опредѣливъ

положеніе магнитнаго полюса, по семуже вычисленію токмо обратно, найдемъ наклоненіе и склоненіе во всякомъ желаемомъ мѣстѣ.

2: 1 :: Тан. Накл. 82° 53′ 7″: Тан. дуги между полюсомъ магнита и мѣстомъ наблюденія.

Логар: тан: накл: 82° 53′, 7″.			10.90462
безъ Лог. 2.			0.30103
Лога. котан. . .	13°	59′	10.60359
Допол: шир: 68° 59′ — 21		01.	
Сум. двухъ сторонъ 35		0.	
Разн. сихъ спор. 7		2.	
Полусумма ихъ. 17		30. Логар. косек.	10.52186
Полуразность. 3		31. Логар. сину.	0.78774
½ 70° 24′, скл. маг. 35°		12′ Логар. котан.	10.15155

9.46115. Лог. тан.
16°,8′ ш. е.
дуги, которая составляетъ полуразность.

Лог. сек. полусуммы.	17°,	30′ —	10,02058
Лог. кос. полуразности.	3	31	9,99918
Лог. кос. ½ 70° 24′ ш. е.	35	12	10,15155.

10,17131. Логар. тан.
56° 1′. ш. е.
дуги, которая составляетъ полсумму.

Полуразность. — 16° 8′
Полусумма. — — 56 1.

Меньшій уголъ. 39° 53′. Лог. косек.———10,19299.
Долгота мѣста. 53 13. Лог. син: 15° 59′.— 9,38317.

Долг: поля магн: 93 6. —— —— 70° 24.— 9,97408.

9,55024. Лог. кос.
63° 13′
широта магнитнаго поля.

Въ семъ вычисленіи, 16° 8′ принимаются за полуразность, а 56° 1′ за полусумму двухъ угловъ, изъ коихъ нуженъ только одинъ меньшій, который и выходитъ 39°, 53′.

Вычисленныя по разнымъ наблюденіямъ наклоненія и склоненія компаса.

Время наблю:	мѣсш:	широ:	долго:	накл:	склон:	Широш мѣсш: маг.пол.	долгош мѣсш: маг.поля.
1. 1576	Лондон:	5131N	00	71°50′	11° 15′O	81°37′N	47°17′ E
2. 1676	———	———	———	33 47.	3 2o.W	81 30.	11 21. W
3. 172o	———	———	———	75 10·	11 9.	76 44.	23 15. W
4. 1772	———	———	———	72 20.	20 49.	76 35.	55 21. W
5. 1820	———	———	———	70 6.	24 12.	75 13.	70 26. W
6· 1821	Pio жа-нейро.	22 54.S	43 11.W	15 26.S	3 21.O	74 38.	30 34. W
7.	———	29 50.S	36 4o.W	30 52.S	1 28.O	76 45.	3o 31. W
8.	———	35 7.S	o 3. W	45 14.S	20 43.W	70 25.	70 24. W
9.	———	39 2.S	6 16.W	52 44.S	23 23.W	70 21,	71 7. W
10.	———	39 36.S	15 58.W	56 56.	26 56.W	68 49.	73 53. W
11.	C. Па-уль.	38 45.S	68 19.E	66 19.S	20 44.W	72 6.	53 0. W
12.	———	———	———	E 68 31.	3 37.W	76 41.	55 57. W

Время наблю:	мѣсш:	широ:	долго:	накл:	скон:	Широш: мѣсш:	долгош: мѣсш: маг.пол.	маг.пол.
13. ——	Парамата.	33 19.S	151 1. E	62 46.S	8 44. O	77 55.	60 20. W	
14. 1824	О-ва Кишовъ.	168 59.N	53 13.W	82 54.N	70 24.W	69 13.	93 6. W	
15. ——	Портъ Бовенъ.	33 14.N	88 55.W	87 43.	123 22.W	70 22.	100 20. W	
				По	Біотъ.	79 0.	32 20. W	
				1794	Юнгъ.	75 0.	70 0. W	
				1825	Сабинъ.	69 0.	78 0. W	

Изъ сихъ вычисленій видно:

1-е. Что частный магнитный полюсъ во всякомъ мѣстѣ на земномъ шарѣ, находится за полярнымъ кругомъ; въ Лондонѣ всегда тоже оказывалось.

2-е. Что магнитный полюсъ, вездѣ ближе къ полярному кругу, нежели къ полюсу земному, даже и въ самой большой широтѣ какъ то въ Парамать въ 77° 55′.

3-е. Что Долгота магнитнаго полюса перемѣняется а 70° между Портъ-Бовеномъ и Ріо-Жанейро.

4-е. Что перемѣна въ мѣстѣ магнитнаго полюса, усматривается большая отъ разности во времяни, а не отъ перемѣны мѣста наблюденія,

Изъ Журнала подъ названіемъ: *Journal of Science and the Arts.* — *Мѣсяцъ Сентябрь 1827 года.*

Примѣчанія достойныя дѣйствія двухъ громовыхъ ударовъ падшихъ на судно.

Англинское купеческое судно Нію-Іоркъ обыкновенно совершало плаваніе изъ Лондона въ Нюіоркъ въ 25 дней. Во время одного изъ таковыхъ переходовъ, громъ ударилъ въ судно повалилъ всѣ перегородки, но ни одному человѣку не нанесъ никакаго вреда.

Въ слѣдующій день послѣ сего случая, Капитанъ судна опасаясь вторичной грозы поставилъ отводъ на гротъ-мачтѣ. Громъ ударилъ въ прутъ отвода, разтопилъ сей прутъ и самый отводъ, который въ капляхъ упалъ въ море. Всѣ бывшіе на суднѣ усмотрѣли, что на нѣкоторое пространство отъ того мѣста гдѣ электрическая жидкость упала въ море, вода примѣтнымъ образомъ понизилась. Прутъ отъ отвода былъ длиною въ 4 фута, и въ $5\frac{1}{2}$ дюймовъ въ діаметрѣ, а самый желѣзный отводъ въ $\frac{3}{10}$ доли дюйма въ діаметрѣ; не имѣлъ надлежащей толстоты, во Франціи всегда дѣлаютъ толще.

Весьма хорошій хронометръ, котораго невѣрность въ ходѣ никогда не провосходила $\frac{1}{10}$ доли секунды въ сутки, такъ испортился отъ удара молніи, что ходу прибыло на 34′. Въ послѣдствіи узнали сему причину. Всѣ части хронометра пріобрѣли великую магнитную силу и ходъ зависѣлъ отъ постановленія хронометра.

Дѣйствіе произведенное на магнитныя спрѣлки особеннаго примѣчанія достойно; хотя они всѣ находились въ одномъ мѣстѣ, но дѣйствія грома были совершенно различны; въ иныхъ магнитная сила умножилась, въ другихъ уменьшилась или истребилась, въ иныхъ полюсы перемѣнились.

Всѣ ножи и желѣзныя вилки, которыя разтопились, пріобрѣли магнитную силу.

Вторый ударъ не токмо подобно первому ни кого не убилъ, но еще произвелъ примѣчанія достойное изцѣленіе. Одинъ изъ пассажировъ на суднѣ, человѣкъ весьма старый, отягченный толщиною, такъ былъ слабъ на ногахъ, что въ теченіи 3-хъ лѣтъ, не могъ всего на всѣ пройти полумили и на суднѣ всегда лежалъ или сидѣлъ. Послѣ удара, кото-

рый упалъ близъ постели бѣднаго безногаго, онъ всталъ, взошелъ на шканцы и ходилъ долгое время какъ будто и не былъ болѣнъ. Сначала казался помѣшаннымъ, но сіе скоро прошло и онъ выздоровѣлъ совершенно. Бывшій безногій во все продолженіе плаванія ходилъ безъ всякаго затрудненія. По прибытіи въ Нюіоркъ дѣйствовалъ ногами совершенно свободно и отъ пристани пошелъ пѣшкомъ, къ собственному своему дому.

Изъ Журнала подъ названіемъ: *The Edinburgh Journal of Science.–Мѣсяцъ Апрѣль 1828 года.*

Особенное дѣйствіе отъ свѣтящихся водъ Южнаго Океана.

Извѣстный Г. Гендерсонъ, Членъ Единбурскаго Университета, сообщилъ Физическому обществу въ Калькуттѣ описаніе о семъ явленіи въ слѣдующихъ словахъ:

На пути моемъ въ Остъ-Индію на суднѣ Мофуа, въ Сѣверной широтѣ 2° и западной долготѣ 21° 20′, усмотрѣно необыкновенное дѣйствіе, отъ свѣтящейся по-

верхности моря. Свѣтлость сія показалась при свѣжемъ вѣтрѣ, вскорѣ по захожденіи солнца и постепенно умножалась, въ самой большой силѣ была около 9^ти часовъ; всѣ устремившіе на малое время зрѣніе свое на сей свѣтъ, не медленно почувствовали боль и круженіе въ головѣ, боль въ зрачкахъ и легкую тошноту, иные меньше другіе больше. У меня боль и круженіе въ головѣ, боль въ глазахъ, тошнота, сдѣлались весьма сильны, тотчасъ послѣ того какъ я посмотрѣлъ на воду, и не переставали до утра, точно такъ какъ будто отъ чрезмѣрнаго куренія табака. Блистаніе моря послѣ полуночи постепенно уменьшалось и кончилось передъ зарею; въ послѣдствіи, свѣтящееся море ни когда не производило, надъ нами дѣйствія подобнаго выше описанному.

До сего времени кажется ученые мало занимались изслѣдованіемъ, отъ какихъ именно причинъ, произходитъ свѣтящійся видъ моря, и довольствовались заключеніемъ, что причиною сему животныя и икра разныхъ рыбъ. Вообще называютъ свѣтящееся свойство сихъ животныхъ

фосфорическимъ, но самый сильный фосфоръ никогда не производитъ такаго дѣйствія. Я видѣлъ фосфоръ горящій въ кислотворѣ, свѣтлостію не уступающій солнцу въ полдень, и дѣйствіе отъ смотрѣнія на сей свѣтъ, было не больше какъ отъ смотрѣнія нѣсколько мгновеній на солнцѣ, а во время описаннаго мною явленія, свѣтъ онаго могъ на время какъ будто ослѣпить. Итакъ, ежели мы предположимъ, что выше приводимое дѣйствіе производимо особеннымъ свойствомъ, которое имѣютъ сіи животныя, тогда мы должны заключить, что они одарены такимъ свойствомъ, каковаго не имѣетъ ни одно изъ извѣстныхъ намъ свѣтящихся животныхъ или другихъ веществъ. Я долженъ присовокупить, что по сдѣланнымъ мною опытамъ удѣльная тяжесть морской воды уменьшается по мѣрѣ удаленія отъ Екватора, и сіи животныя въ меньшемъ количествѣ тамъ, гдѣ удѣльная тяжесть морской воды меньше.

Изъ Записокъ Физическаго общества въ Калькуттѣ, первой части, стр. 107.

Метеорологическое предвозвѣщаніе, усмотрѣнное на Шетландскихъ островахъ.

Для мореплаванія былобы неизчисли-мо полезно имѣть возможность предуз-навать перемѣну погодъ и вѣтровъ, а по-тому, слѣдующее извѣстіе доставленное Г: Скоттомъ Профессоромъ въ Англіи, достойно любопытства нашихъ море-плавателей. Г: Скоттъ сообщаетъ, что на Шетландскихъ островахъ, въ шка-фахъ гдѣ хранится столовая посуда на полкахъ, обыкновенно стаканы ставятъ въ верхъ дномъ. Предъ наступленіемъ вѣт-ра, отъ сихъ стакановъ происходитъ звукъ, подобный тому каковый бы про-изошелъ отъ ударенія перочиннымъ но-жемъ или отъ приподнятія не много и потомъ опущенія стакана на полку. Коль скоро услышатъ сіи звуки, тотчасъ греб-ныя и другія суда ставятъ въ безопас-ное мѣсто. Не видно было ни какаго осо-беннаго признака съ которой стороны задуетъ вѣтръ, но сила звуковъ всегда была соразмѣрна силѣ бури, которая

обыкновенно начиналась нѣсколько часовъ послѣ звуковъ. Г: Скоттъ присовокупляя, что во время самыхъ сильныхъ звуковъ, не примѣчено движенія или потрясенія, ни въ стаканахъ ни въ полкахъ, полагаетъ что электрическая сила производитъ сіи звуки.

Изъ Журнала подъ названіемъ: *the Quarterly Journal of Science and Arts.*—Мѣсяцъ Апрѣль 1828 года.

Путешествіе Капитана Парри къ сѣверному Полюсу въ 1827 году.

По возвращеніи изъ третьяго путешествія предпринятаго для открытія Сѣверозападнаго прохода, изъ Атлантическаго океана въ сѣверный Тихій океанъ, Капитанъ Парри предложилъ Лорду Мельвилю, первому Члену Адмиралтейскаго Совѣта, предпринять изысканіе возможности достигнуть сѣвернаго полюса, на особыхъ судахъ съ саньми, польду, а гдѣ будутъ мѣста свободныя отъ льда, на тѣхъ же судахъ водою. Лордъ Мелвиль препроводилъ сіе пред-

ложеніе къ Предсѣдателю и Совѣту Лондонскаго Королевскаго Общества, для разсмотрѣнія, они одобрили намѣреніе и предначертаніе Капитана Парри, и тогда, къ приведенію оныхъ въ исполненіе приняты всѣ нужныя мѣры.

Капитанъ Парри вновь назначенъ Начальникомъ судна Геклы, которымъ начальствовалъ въ прежнія путешествія. Подъ собственнымъ его смотрѣніемъ построены въ Вульвичѣ два гребныя судна, плоскія, широкія къ кормѣ, но сколько возможно на ходу легкія, и къ нагрузкѣ удобныя, длиною въ 20 футовъ, шириною въ самомъ широкомъ мѣстѣ въ 7 футовъ; шпангоуты сдѣланы изъ крѣпкаго ясневаго дерева; весь наборъ обтянутъ особенно пріуготовленною парусиною называемою *Water-Proof*, (*водою непроницаемая*), которая съ наружной стороны была высмолена. На парусину положена сосновая обшивка толщиною не болѣе $\frac{3}{16}$ доли дюйма, на сію обшивку плотные крѣпкіе войлоки, а на войлоки дубовая обшивка той же толщины какъ и сосновая, и все сіе вмѣстѣ, крѣпко привинчено къ шпангоу-

тамъ частыми винтами. Съ наружи на каждой сторонѣ киля придѣланъ былъ полозъ деревянный, а подъ нимъ другой полозъ изъ стали, какъ у обыкновенныхъ саней, такъ чтобъ на льду судно стояло на сихъ полозьяхъ. Для пріумноженія возможности идти по твердому льду, придѣланы къ каждому судну по два колеса, въ 5 футъ въ діаметрѣ. Къ переднимъ концамъ полозьевъ прикрѣплены коуши изъ толстаго кабельтова, а къ симъ коушамъ двѣ толстыя веревки изъ конскихъ волосъ, чтобы тянуть суда, для чего на каждаго изъ служителей отпущено по кожаной широкой перевязи. Въ суднѣ было только по двѣ банки, а въ кормѣ и въ носу по ящику для помѣщенія морскихъ и другихъ инструментовъ, и для разныхъ припасовъ; по обѣимъ сторонамъ судовъ небольшіе узкіе ящики для поклажи сухарей и запаснаго платья. Мачта въ 19 футовъ; изъ особенно выдѣланной парусины большой парусъ, которой могъ служить вмѣсто палатки, шлюпочный крюкъ, 14 небольшихъ веселъ для гребли

и особое весло вмѣсто руля; изъ сего состояло вооруженіе судна.

На каждое назначено 2-ва офицера и 12-ть человѣкъ служителей. Всѣхъ запасовъ положено взять на 90 дней, отправиться изъ Спицбергена, ежели возможно, въ началѣ Іюня мѣсяца, и простирать приближеніе къ полюсу такъ, чтобы возвратиться на судно не позже исхода Августа, считая на каждый день по 30 миль пути. Офицеры и служители на судно Геклу, избраны испытанные въ плаваніяхъ подобныхъ предпринимаемому, употреблены всѣ способы для сохраненія ихъ здоровья и доставленія возможной во всемъ удобности.

4го Апрѣля, Капитанъ Парри отправился въ путь. По благополучномъ плаваніи, 18го Апрѣля положилъ якорь въ Гаммерфестѣ на берегахъ Лапландіи. Въ продолженіе сего плаванія усмотрѣно, что нѣсколько Восточнѣе Гренвическаго меридіана, до широты 70°, склоненіе компаса почти одинаковое отъ 24 до 29 градусовъ, но по мѣрѣ отдаленія на Востокъ отъ сего меридіана, склоненіе уменьшается, и въ Гаммерфестѣ, въ

23° 45′ восточной долготы, было только 10 и 11°. Капитанъ Парри запасшись свѣжею рыбою и дичиною, коньками и лыжами чтобы ходить на нихъ польду и по снѣгу, купилъ 8 оленей, которыхъ надѣялся употребить на путешествіе польду, и 27-го Апрѣля отправился къ Спицбергену.

Первые льды встрѣтилъ 5го Маія въ широтѣ 75° 30′, въ долготѣ 7° 28′ восточной. По наблюденію въ полдень 16го Маія находился въ широтѣ 80° 4′ 13″: при долготѣ 12° 35′ восточной, у сѣвернаго берега Спицбергена. Дабы найти удобное мѣсто гдѣ въ безопасности оставить судно, Капитанъ Парри посылалъ Лейтенанта Роса на судахъ и по льду, но безуспѣшно; судно было совершенно окружено льдами шестнадцать дней, почти не перемѣнили мѣста, и не было достаточнаго вѣтра, чтобы наполнить бомъ-брамсели, а токмо иногда теченіе нѣсколько влекло къ востоку. Въ продолженіе сего времени, Капитанъ Парри неоднократно испытывалъ возможность путешествія между льдовъ и польду. Для лучшей къ тому удобности, придумали, изъ лыжъ скрѣпивъ по

двѣ пары вмѣстѣ, сдѣлать четыре пары саней для перевоза почти всего груза, такъ чтобы на судахъ ничего не оставалось. На однихъ саняхъ одинъ человѣкъ могъ провесть пудъ восемь, и на нихъже для поперемѣннаго отдохновенія служителей, изъ паруса можно было сдѣлать палатку. Всѣ поиски Капитана Парри стремились къ тому чтобы сыскать мѣсто, гдѣ до возвращенія своего оставить судно въ совершенной безопасности; льды, густые туманы, непрестанно препятствовали, всѣмъ усиліямъ. 9го Іюня, въ полдень по наблюденію находились въ широтѣ 80° 16′ 40″, отъ высоты на мысѣ Ферлегень-Гукъ на *N*, по правому компасу, въ 4хъ или 5и миляхъ; лотомъ въ 90 сажень не доставали дна. Въ слѣдующіе дни имѣли въ виду, Низкіе острова, Семь острововъ, островъ Валденъ, но не могли подойти къ берегу. 13го по наблюденію въ полночь, находились въ широтѣ 80° 43′ 32″. По таковомуже наблюденію 14го, широта мѣста была 81° 5′ 32″, долгота по Хронометрамъ 19° 34′ восточная; имѣли малый островъ Стола

на *SO* 26° по правому компасу, въ шести или семи миляхъ, О^въ. Валденъ на *SO* 4°. Глубина была 97 саженъ, грунтъ зеленоватый илъ; температура воды на глубинѣ 95 саж. 31° при поверхности 29° 8, на воздухѣ 28°. Капитанъ Парри говоря о упомянутыхъ теперь, широтѣ, долготѣ и пеленгахъ присовокупляетъ:

„Я особенно опредѣляю сіе мѣсто „наше для того, что по колику было „извѣстно, ни какое судно, кромѣ од„ного, не достигло сѣвернѣе сей ши„роты. Комитетъ Долготъ въ пред„ставленіи своемъ въ Королевскій Со„вѣтъ въ 1821 году объясняетъ, что къ „сѣверу по достовѣрнымъ свѣденіямъ ни „кто не доходилъ далѣе 81° широты. „Послѣ сего Г. Скорезби сообщилъ, что „по его наблюденіямъ онъ былъ въ широ„тѣ 81° 18′ 42″.“

Капитанъ Парри продолжая тщетныя усилія приближиться къ берегу на суднѣ или пѣшкомъ чрезъ ледъ, дабы отыскать желаемое якорное мѣсто, 16 Іюня отправился съ Лейтенантомъ Форстеромъ. Прошедъ польду около мили, достигъ берега, поднявшись онымъ футъ на 300,

ясно разсмотрѣлъ Семь острововъ и берега за сими островами, и увидѣлъ, что все море покрыто неразрывнымъ льдомъ; посему не могъ уже имѣть надежды къ отысканію якорнаго мѣста у Семи острововъ, возвратился на судно, и 17-го подъ всѣми парусами пошелъ на *ZW* дабы приближиться къ берегу. При входѣ въ Вайгатскій проливъ, Капитанъ Парри болѣе и болѣе усматривалъ невозможность достигнуть предназначенной ему цѣли и говоритъ о семъ слѣдующими словами:

„Я не могу скрыть опасеній моихъ, „что мы не будемъ имѣть успѣха въ глав„номъ намѣреніи при отправленіи на„шемъ. Прошла уже половина Іюня мѣ„сяца, и все что мы видѣли не подавало „намъ надежды къ отысканію безопаснаго „якорнаго мѣста для Геклы. Ежедневно изъ „опытовъ убѣждались, что было бы безраз„судно оставить судно сіе въ настоящемъ „положеніи, которое и безъ уменьшенія „офицеровъ и служителей было весьма „ненадежно. Хотя ежедневно и почти „ежечасно, я сносился съ моими офице„рами, но почелъ сугубою обязанностью „требовать отъ нихъ формально о

„семъ мнѣнія, и нашелъ что они со-
„вершенно согласны съ моимъ мнѣніемъ.„

Рѣшась искать толь желаннаго якорнаго мѣста южнѣе, Капитанъ Парри шелъ къ *SW* и *S*, по колику льды позволяли, и 18-го съ вершины мачты усмотрѣли низкій мысъ, за которымъ по видимому можно было найти убѣжище для судна.

На другой день поутру, Капитанъ Парри отправился съ Лейтенантомъ Россомъ на двухъ разныхъ судахъ для обозрѣнія сего мыса; они нашли довольно обширную губу, въ которой съ одной стороны подъ берегомъ увидѣли весьма хорошее якорное мѣсто, и къ счастію губа сія была такъ чиста отъ льда, что не настояло препятствій ввести судно. Сдѣлавъ промѣръ, опредѣлили гдѣ положить якорь, и возвратились на Геклу. Главной цѣли предназначенной путешествію, повидимому уже не возможно было достигнуть, и потому всѣ желали новыми усиліями вознаградить невольно потерянное время. На буксирѣ и на верпахъ, съ особеннымъ удовольствіемъ судно повели въ губу, и во второмъ часу попо-

лудни поставили на якорь на 30 саженяхъ глубины, имѣя грунтъ крѣпкую синюю глину; завезли шварповы на твердо стоящій ледъ въ верхней части губы. Отдохнувъ нѣсколько часовъ, выпилили вѣльду проходъ длиною въ $\frac{1}{4}$ мили и провели онымъ судно въ лучшее мѣсто, гдѣ положили якорь съ цѣпнымъ канатомъ, а кабельтовомъ пришварповались къ скаламъ на берегу.

Капитанъ Парри поручилъ начальство судна *Лейтенанту* Форстеру, далъ ему всѣ нужныя предписанія и наставленія, и велѣлъ заняться описью залива и прилежащихъ береговъ. 21-го числа въ 5 часовъ по полудни отправился на двухъ гребныхъ судахъ, изъ которыхъ одно назвалъ *Предпріятіе*, другое *Тщаніе*, однимъ начальствовалъ самъ, и имѣлъ при себѣ Лейтенанта Беверлея, на другое назначилъ командиромъ Лейтенанта Росса и при немъ Г. Берда. Капитану Парри надлежало непремѣнно возвратиться къ концу Августа мѣсяца, и потому онъ взялъ провизіи только на 71 день; по льдамъ, которые уже видѣли идучи къ Спицбергену, заключая, что олени, лыжи и колеса употреблены

быть не могутъ, ихъ не взяли. Дабы доставить читателямъ обстоятельное свѣдѣніе какимъ образомъ Капитанъ Парри совершалъ свое путешествіе на гребныхъ судахъ, сообщимъ собственные его слова:

„Я предположилъ дѣйствовать ночью, „а днемъ отдыхать, потому что въ сіи „мѣсяцы, въ большихъ широтахъ, ночью „свѣтъ дневной; выгоды сего распоряже„нія, которое по обстоятельствамъ чрезъ „нѣсколько времени принуждены перемѣ„нить, состояли въ томъ, что мы избѣ„гали дѣйствія сильнаго блеска и отра„женія отъ снѣга, во время самой боль„шей высоты солнца; дѣйствіе сіе произ„водитъ болѣзненное воспаленіе въ гла„захъ, извѣстное во всѣхъ снѣжныхъ стра„нахъ и которое названо *снѣжная слѣпо„та*. Отдыхая во время дня, мы пользова„лись большею теплотою и лучше могли „сушить платье, къ тому же ночью снѣгъ „крѣпче и ходить по оному надежнѣе. „При семъ расположеніи представлялось „одно затрудненіе, отъ того что ночью „туманы бывали чаще и густые. Таковый „образъ путешествія совершенно обра-

„щалъ день на ночь такъ, что не толь-
„ко служители, но и Офицеры имѣя кар-
„манные хронометры, иногда смѣшива-
„ли время дня.„

„Вставъ въ вечеру мы начинали день
„и дѣйствія наши молитвою, потомъ снявъ
„ночныя мѣховыя одежды надѣвали днев-
„ныя. Обувъ туже самую которую имѣли
„на кануне, хотябы она еще не высохла,
„для того, что чрезъ четверть часа
„опять замокнетъ; сухую обувь берегли
„на ночь, для того что отъ сего совер-
„шенно зависѣло здоровье. Вооружась къ
„путешествію, мы завтракали, теплою
„похлебкою изъ варенныхъ молотыхъ ко-
„косовыхъ орѣховъ и сухарями; и располо-
„живъ вещи наши на судахъ такъ, что-
„бы были ограждены отъ подмоченія,
„отправлялись въ путь; обыкновенно шли
„отъ 5-ти до 5-ти съ ½ часовъ, потомъ оста-
„навливались на часъ для обѣда, и опять
„шли 5 или 6 часовъ, смотря по обстоя-
„тельствамъ. Для ночлега рано по утру,
„вытаскивали суда на надежныя большa-
„го пространства льдины, ставили обык-
„новенно одно подлѣ другаго, очищали отъ
„снѣга, и изъ паруса посредствомъ мачты

„и 3-хъ веселъ раскидывали палатку; всѣ „надѣвали сухіе чулки и теплые сапоги, „потомъ занимались нужнымъ исправле- „ніемъ судовъ, саней или одежды, а послѣ „того ужинали. Офицеры и служители „курили табакъ, что способствовало къ „осушенію судовъ и палатокъ и умножа- „ло теплоту нашего жилища отъ 10 до 15, „градусовъ. Сія часть сутокъ, была един- „ственнымъ временемъ пріятнаго для насъ „отдохновенія. Служители разсказывали „разныя повѣсти, и какъ говорится, *вновь „сражались въ прежнихъ своихъ сраже- „ніяхъ*; въ сіе время труды прошедшаго „дня, часто безуспѣшныя, были забыва- „емы. Въ продолженіе отдохновенія, имѣли „часоваго для осторожности отъ медвѣ- „дей, для наблюденія за льдами вокругъ насъ, „и за просушкою одежды. Мы оканчивали „день молитвою и надѣвъ мѣховыя свои „платья ложились спать съ такимъ спо- „койствіемъ, которое мало кому пока- „жется возможнымъ, при тѣхъ обстоя- „тельствахъ въ каковыхъ мы находились. „Главное для насъ неудобство состояло въ „томъ, что намъ было нѣсколько тѣсно, „но отъ того иногда весьма тепло. Давъ

„проспать 7 часовъ, часовые будили насъ „трубя въ рогъ. Провизіи назначенныя для „каждаго человѣка въ сутки были слѣдую„щія: сухарей фунтъ, пемикану $\frac{3}{4}$ фунта (*), „подслащеннаго порошку изъ молотыхъ „кокосовыхъ орѣховъ 10 золотниковъ, „чтобы сварить изъ оныхъ кружку супу, „рому большой стаканъ, табаку $\frac{1}{4}$ фун„та въ недѣлю. Дрова наши состояли изъ „спирта, на которомъ мы производили всю „нашу варку въ небольшой кострюлѣ.“

25 Іюня, Путешественники находились въ широтѣ 81° 15′ 13″, по наблюденію. Погоды стояли туманныя, дождливыя, льды полагали разнообразныя, непрестанныя препятствія, успѣшному продолженію пути къ сѣверу, и 5-го Іюля достигли еще не далѣе широты 81° 45′ 15″, по наблюденіямъ, въ долготѣ по хронометрамъ 24° 23′; линемъ въ 400 са-

(*) Въ Англіи называютъ Пемиканъ, говядину особенно приготовленную, потомъ высушенную, разтолченную, смѣшанную съ жиромъ, однимъ словомъ приготовленную такъ, что составляетъ необыкновенно питательную пищу; изъ пяти фунтовъ говядины выходитъ только одинъ фунтъ Пемикану.

женъ не достали дна; на сей глубинѣ температура была 30°, на поверхности воды $32\frac{10}{2}$, а на воздухѣ 34°. Дѣйствія Капитана Парри были почти всегда единообразныя, т: е: самыя большія усилія, чтобы идти впередъ, но иногда къ крайнему сожалѣнію, послѣ тяжкихъ и продолжительныхъ трудовъ, въ часъ могли пройти не болѣе 100 и 50 саженей. 10-го Іюля были въ широтѣ 82° 3′ 19″ при долготѣ 23° 17′. Иногда случалось переходить совершенно чистыми отъ льда мѣстами, и подвинуться къ сѣверу миль на 12; иногда по нѣсколько разъ въ сутки вытаскивали и спускали суда. Капитанъ Парри говоритъ о семъ слѣдующимъ образомъ:„

„14-го Іюля мы спустили и вытащили „суда наши 4 раза, перетаскивали ихъ че„резъ 25 отдѣльныхъ льдинъ, и какъ для „служителей такъ и для Офицеровъ, сія „работа была крайне тяжела. Переходя „со льдины на льдину, изъ которыхъ многія „были одна отъ другой въ разстояніи на „половину длины нашихъ саней, офицеры „становились на самыхъ трудныхъ мѣ„стахъ, и наблюдали, чтобы непослѣдовало

„какого несчастія съ людьми или припа-
„сами. Припасы перевозили на саняхъ и
„иногда принуждены были прибѣгать къ
„опаснѣйшему средству, а именно, чрезъ
„открытое мѣсто перевозили на льдинѣ.
„Люди перескакивали съ одной на другую„

14-го Іюля, шелъ великій дождь, какого, по словамъ Капитана Парри, онъ ни когда не видывалъ въ полярныхъ моряхъ, продолжался 22 часа, времянемъ былъ проливной. Іюля 16-го находились въ широтѣ 82° 26′, при долготѣ 20° 32′ 13″

17-го погода была теплая и пріятная, термометръ въ тѣни стоялъ отъ 36° до 40°; на нѣсколько часовъ, на солнцѣ отъ 42° до 51°, но отъ сего тепла умножились затрудненія и непріятности пути. Снѣгъ былъ не такъ крѣпокъ, ледъ мѣстами разходился и въ продолженіи 3-хъ часовъ, едва могли перейти милю. 19-го числа шелъ проливной дождь, отъ котораго при тяжелой работѣ, путешественники были болѣе и болѣе изнуряемы и лишались возможности достигнуть далеко къ Сѣверу, однако же продолжали еще нѣсколько дней свое многотрудное шествіе и Капитанъ Парри говоритъ:

„Въ ночи на 22-е, хотя намъ надлежа-
„ло часто вытаскивать и спускать суда,
„на что при самыхъ благопріятныхъ об-
„стоятельствахъ потребно много время-
„ни, однакоже какъ льды были велики и
„довольно гладки, а между оными не малыя
„пространства полаго мѣста, то мы
„всего перешли до 17^ти миль, а къ *NNO* до 10
„миль. Шли болѣе 12 часовъ, и хотя всѣ
„крайне устали, но какъ труды наши
„казались вознагражденными довольно ус-
„пѣшнымъ дѣйствіемъ, то служители ра-
„ботали съ большимъ удовольствіемъ, до-
„колѣ силы позволяли. Въ полночъ по
„наблюденію опредѣлили широту мѣста
„82° 43′ 32″, какъ обыкновенно, среднюю
„изъ выводовъ двухъ наблюдателей. Въ по-
„ловинѣ 6-го часа по полудни, мы видѣли
„прекраснѣйшее воздушное явленіе. Съ на-
„чала противу солнца явилась широкая
„обыкновенная радуга, но всѣ призмати-
„ческіе цвѣта были особенно ярки; вскорѣ
„подъ большею радугою составилось пять
„радугъ, одна другой меньше и всѣ яркихъ
„цвѣтовъ. Въ большей радугѣ и въ ближай-
„шей къ ней, внѣшніе круги были красные,
„а въ другихъ радугахъ, внутренніе круги

„были сего цвѣта. По измѣренію Лейте-
„нанта Росса, высота самой средины боль-
„шей дуги, оказалась 20° 45′, разпростра-
„неніе ея по горизонту 72° 30′. Высота
„солнца въ сіе время опредѣлена 20° 40′;
„малыя радуги видимы были токмо око-
„ло 20-ти минутъ, а большая близъ 4-хъ
„часовъ„

Не взирая на всѣ стрѣмленія Капи-
тана Парри достигнуть далѣе къ сѣверу,
онъ увидѣлъ 25 Іюля, что многотруднымъ
послѣднимъ 4-хъ дневнымъ переходомъ, не
токмо не подвинулся далѣе, но 26-го въ пол-
день по наблюденію, нашелъ широту мѣ-
ста 82° 40′ 23″, т: е: 3′ 9″ южнѣе широты, въ
которой былъ 22-го числа, изъ чего слѣ-
довало, что въ послѣдніе четверо сутокъ,
теченіемъ снесло на Югъ. По таковымъ
обстоятельствамъ Капитанъ Парри рѣ-
шился возвратиться, и объясняетъ о
семъ въ слѣдующихъ словахъ:

„По состоянію льда которой мы про-
„ходили, по влеченію онаго къ югу, осо-
„бенно при сѣверныхъ вѣтрахъ, уже нѣ-
„сколько времяни весьма ясно было видно,
„что мало надежды къ желаемому успѣху
„въ предпріятіи нашемъ. Сіе не препят-

„ствовало намъ стремиться достигнуть
„колико возможно большей сѣверной ши-
„роты, и въ теченіи 35 дней мы употреб-
„ляли всѣ усилія, доколѣ половина прови-
„зіи была издержаны и время года начина-
„лось позднее. Въ послѣдніе 5 дней, всѣ на-
„дежды наши ограничивались достижені-
„емъ 83-ей параллели, но и сіи надежды осла-
„бѣли, когда мы увидѣли, что во время необ-
„ходимое для нашего отдохновенія, насъ
„относило почти на столькоже, на сколь-
„ко уходили впередъ, работая ежедневно
„но 11 и 12 часовъ. Ежели бы успѣхи наши
„хотя мало были соразмѣрны нашимъ уси-
„ліямъ, я бы непремѣнно продолжалъ путь
„нѣсколько дней долѣе половины времяни
„на которое мы имѣли провизій, надѣясь
„что оставленныя на островѣ Стола,
„найдемъ въ цѣлости, но не видя ни ка-
„кого успѣха, я не хотѣлъ напрасно изну-
„рять Офицеровъ и служителей и под-
„вергать суда повреждению безъ всякой
„пользы, рѣшился всѣмъ состоящимъ подъ
„моимъ начальствомъ дать на сушки от-
„дохновеніе имъ весьма нужное, дать время
„вымыть и починить одежду, между тѣмъ
„съ офицерами заняться тѣми наблюде-

„ніями, которыя въ сихъ широтахъ боль-
„шаго вниманія достойны и потомъ от-
„правиться въ обратный путь. Сообщилъ
„о семъ служителямъ и они весьма сожа-
„лѣли, что труды ихъ остались безъ-
„успѣшны. Въ сіи сутки отдохновенія,
„хорошая погода особенно способство-
„вало къ предположеннымъ занятіямъ ка-
„ждаго изъ насъ.

„Широта мѣста нашего была 82°
„40 23″, долгота 19° 25′ восточная отъ
„Гренвича; склоненіе магнитной стрѣл-
„ки 18° 10′ къ *W*, наклоненіе 82° 21′ 6‴.
„Самой большой широты вѣроятно до-
„стигли мы въ 7 часовъ по полуночи
„23-го, когда послѣ наблюденія въ полночь,
„по счисленію нашему шли не болѣе $1\frac{1}{2}$
„мили въ часъ, что и довело насъ къ 7-ми
„часамъ до 82° 50′. Въ день отдохновенія на-
„шего, мы сдѣлали нѣсколько наблюденій
„для опредѣленія силы магнита. Линемъ
„въ 500 саженъ не достали дна, удѣльная
„тяжесть воды съ сей глубины взятой
„оказалась 1,0340, температура ея въ то
„время когда взвѣшивали была 37°. А на
„глубинѣ 6-ть сажень, удѣльная тяжесть
„была 1.0225, при температурѣ 37°. Самое

„дальное отдаленіе наше отъ Геклы было „на 172 мили по направленію на *N*, 8° къ *O*. „Для достиженія на сіе разстояніе, по „счисленію нашему, мы перешли 292 мили, „изъ которыхъ 100 миль водою прежде „нежели вошли во льды; а какъ большею „частію мы переходили одно мѣсто три „а иногда пять разъ, то и можемъ ко„нечно умножить путь нашъ на 2 съ $\frac{1}{2}$; „и такъ по умѣренному разчисленію, дол„жно положить что перешли до 680 обы„кновенныхъ миль, т: е: почти то про„странство, которое надлежало бы прой„ти по прямой линіи для достиженія къ „полюсу. Мы во все время особенно были „щастливы относительно здоровья; ни„чего ни съ кѣмъ не случалось, кромѣ „непродолжительной боли въ животѣ, и „кратковременныхъ ознобленій произшед„шихъ отъ непрестанной сырости и хо„лода.

„День отдохновенія нашего былъ одинъ „изъ самыхъ теплыхъ и пріятныхъ въ „числѣ проведенныхъ нами на льду, и хотя „термометръ на солнцѣ стоялъ токмо „на 37 градусахъ и при туманѣ, но для „людей которые непрестанно на откры-

„томъ воздухѣ, нѣсколько тихая и сухая „погода, доставляетъ совершенное наслаж„деніе, особливо намъ, по противу-по„ложности съ тѣмъ что мы претерпѣли. „Наши флаги и вымпелы распущены были „во весь день; мы крайне сожалѣли, что „не могли поднять Великобританскаго „флага въ высшихъ широтахъ, къ кото„рымъ толь усильно стремились, но да „позволятъ намъ нѣсколько гордиться „тѣмъ, что перенесли сей флагъ многимъ „далѣе широтъ о коихъ упоминается въ „достовѣрныхъ свѣденіяхъ.„

Обратный путь Капитана Парри былъ также сопряженъ съ затрудненіями и опасностями, и требовалъ великихъ усилій. Особенно 1-го Августа, разнаго рода льды противупоставляли большія препятствія; сильный дождь крѣпкій вѣтръ, умножали тягостные труды. 2-го Августа увидѣли множество снѣгу покрытаго на нѣсколько дюймовъ глубины нѣкакимъ красноватымъ веществомъ, котораго взяли въ бутылку дабы въ послѣдствіи разсмотрѣть составныя онаго части. Капитанъ Парри и его сопутники, и прежде замѣтили что нагружен-

ныя сани, проходя по крѣпкому снѣгу, оставляли на оном красноватый цвѣтъ; полагали что сему причиною красноватое вещество выходящее изъ березоваго дерева, изъ котораго были сдѣланы сани; но 2-го Августа увидѣли, что полозья подъ судами, и подошвы у всѣхъ насъ, также красноваты; по ближайшемъ разсмотрѣніи нашли, что отъ большаго или меньшаго нажиманія снѣга, оказывается на оном красный цвѣтъ. Нѣсколько дней продолжался дождь, туманъ, и отъ юга вѣтры, отъ которыхъ происходили большія затрудненія. Наконецъ 18 Августа, путешествователи достигли малаго острова Стола, или лучше сказать до находящейся по сѣверную сторону онаго скалы, куда отвезены были запасныя провизіи и какъ говоритъ Капитанъ Парри „Не можно изъясниться съ какимъ удовольствіемъ мы чув„ствовали подъ собою твердой и сухій „грунтъ; мы нашли, что медвѣди съѣли „всѣ завезенные сухари не менѣе ста фун„товъ; нашли также что Лейтенантъ „Крозіеръ, послѣ насъ пріѣзжалъ на ост„ровъ и оставилъ нѣкоторыя вещи для

„исправленія судовъ нужныя и разныя ла-
„комые съѣстные припасы, коихъ мы уже
„не имѣли, какъ то лимонный сокъ, са-
„харъ и другіе, а опъ Лейтенанта Фор-
„стера въ мѣдномъ небольшомъ цилиндрѣ
„вложенное подробное донесеніе о дѣйст-
„віяхъ его до 23-го Іюля. „Островъ, который
находится подлѣ малаго О-а Стола при-
мѣчанія достоинъ потому, что сѣвернѣе
онаго нѣтъ берега на земномъ шарѣ. Ка-
питанъ Парри назвалъ сей островъ *О-ва*
Росса въ честь бывшаго съ нимъ Лейте-
нанта, усерднѣйшаго изъ его сподвиж-
никовъ. Опъ *О-ва Росса*, пошли къ О-ву
Вальдену и на семъ пути много тер-
пѣли, опъ крѣпкаго вѣтра, самой дур-
ной погоды и великаго снѣга. Всѣ путе-
шественники и все у нихъ совершенно
перемокло опъ снѣга и волненія кото-
рымъ поддавало въ суда; въ продолженіе
56 часовъ нисколько не отдыхали и без-
пресшанно были въ работѣ. Когда при-
стали къ берегу, едва имѣли достаточ-
ную силу чтобы вытащить суда на бе-
регъ, и Капитанъ Парри, при семъ слу-
чаѣ замѣчаетъ, что по чрезмѣрныхъ тру-
дахъ и усталости человѣкъ имѣетъ, нѣ-

какій особый жестокій или дикій взглядъ, и хотя всегда охотно повинуется повелѣніямъ, но кажется будто оныхъ не понимаетъ.

На завтра прибывъ на О-въ Вальденъ, Капитанъ Парри послалъ Лейтенанта Роса на то мѣсто гдѣ было оставлено запасное гребное судно, велѣлъ спустить оное, и 14-го Августа отправились далѣе; 15-го пришли къ Низкому острову, гдѣ задержаны были крѣпкими противными вѣтрами, непрестанными дождями, великимъ снѣгомъ, и не прежде 21-го Августа въ седьмомъ часу утра могли спустить суда и при благополучномъ вѣтрѣ, совершенно открытымъ моремъ, послѣ полудня въ семь часовъ достигли на судно Геклу, пробывъ въ отсутствіи 61 день. „Мы въ сіе время (говоритъ Капитанъ Парри) „перешли 569 географиче-„скихъ миль, а считая сколько разъ намъ „надлежало во время путешествія по „льдамъ ходить въ задъ и въ передъ, мы „конечно перешли 1127 миль. Бывъ не пре-„станно подвержены сырости, холоду, „тяжкимъ трудамъ, имѣя вообще 12-ть ча-„совъ въ сутки ноги совершенно мокрыя

„отъ снѣжной воды, мы должны почи-
„тать себя счастливыми что возврати-
„лись на судно совершенно здоровые, кро-
„мѣ слабости, которая скоро прошла.“

„При заключеніи повѣствованія о на-
„шихъ дѣйствіяхъ я долженъ присовоку-
„пить, что всѣ мои, сотрудники Офицеры
„и служители отличили себя крайнимъ
„усердіемъ и ревностію и не измѣняю-
„щимся веселонравіемъ при самыхъ боль-
„шихъ трудахъ; ежелибы постоянныя и
„неутомимыя усилія, могли довести къ
„исполненію предназначеннаго намъ дѣла,
„тогда безъ сомнѣнія предпріятіе наше
„былобы увѣнчано желаемымъ успѣхомъ“.

Во время отсутствія Капитана Парри, Лейтенантъ Форстеръ дѣятельно занимался описаніемъ прилежащихъ береговъ, и разными наблюденіями, обращая все попеченіе на сохраненіе судна невредимымъ. До половины Іюля, приносило въ губу много огромныхъ льдовъ, которые не однократно напирали на судно и принуждали брать особенныя предосторожности. Послѣдовательными наблюденіями о ежедневныхъ перемѣнахъ въ склоненіи и силѣ магнита, усмотрѣли,

что ежедневное качаніе магнитной стрѣлки, обыкновенно простирается до $\frac{3}{4}$ градуса, самое большее склоненіе къ западу бываетъ около 5-ми часовъ по полуночи, а самое меньшее около 4-хъ часовъ 22-хъ минутъ по полудни; опыты о перемѣнѣ силы магнита, были столькоже удовлетворительны, самая большая сила оказывалась около 10-ми часовъ 20-ми минутъ по полуночи и самая меньшая около полуночи; при семъ усмотрѣно примѣчанія достойное отношеніе между сихъ двухъ явленій, а имянно, что самое большее дневное склоненіе, бываетъ въ тѣже дни какъ и большая перемѣна въ силѣ магнита. На берегу противу Геклы поставленъ былъ флагштокъ съ мѣдною доскою, на коей вырѣзано извѣстіе о пребываніи Геклы у Спицбергена. Широта того мѣста гдѣ стоитъ флагштокъ, 79° 55′ 20″, долгота по хронометрамъ 16° 48′ 45″ восточная; среднее склоненіе компаса 18° 46′ 12″ къ западу, наклоненіе стрѣлки опредѣленное Лейтенантомъ Форстеромъ 80° 45′ 91, по стрѣлкѣ Капитана Парри 81° 4′ 58; часъ полной воды при полнолуніи 2 часа 26 минутъ; большее возвышеніи 3 фу-

та 2 дюйма, самое меньшее 17 дюймовъ. Офицеры остававшіеся на суднѣ сказывали, что во все время погода стояла прекрасная и вообще самая пріятная, каковой лучше они не имѣли въ полярныхъ странахъ; но должно при семъ замѣтить что таковая погода была токмо близко берега, а въ морѣ отъ шумановъ совсѣмъ другая, такъ что нѣсколько дней, которые во время путешествія Капитана Парри вольдахъ были самые мрачныя, въ заливѣ Геклы стояли самыя ясныя и пріятныя.

25-е Августа судно было со всѣмъ готово къ вступленію подъ паруса, но за крѣпкими сѣвернымъ и западнымъ вѣтрами, Капитанъ Парри не могъ сняться съ якоря прежде 28-го, погода настала прекрасная; 29-го въ полночь солнце коснувшись нижнимъ краемъ горизонта опять начало подниматься. Примѣчанія достойно, что въ продолженіи Маія и Іюня мѣсяцовъ, при сѣверномъ берегѣ Спицбергена, льды совершенно покрывали море такъ, что нисколько не было видно воды, а 29-го Августа, ни въ какомъ направленіи не было видно льда. 31-го про-

шли мысъ Сито, который простирается въ высоту около 4000 футъ. Между параллели 70° и 60°, южные и югозападные свѣжіе вѣтры задержали Капитана Парри двѣ недѣли. 17-го Сентября зашли къ Шетландскимъ островамъ въ Бальтазундъ; 19-го отправились далѣе въ путь; по причинѣ противныхъ вѣтровъ 23-го, должны были остановиться при Оркадскихъ островахъ. Капитанъ Парри отправился въ *Инвернесъ*, а оттуда сухимъ путемъ прибылъ въ *Лондонъ* 29-го; Гекла, пришла въ Темзу 6-го Октября.

Капитанъ Парри по окончаніи описанія своего путешествія, присовокупляетъ слѣдующія замѣчанія относительно возможности достиженія сѣвернаго полюса.

„По прочтеніи изложеннаго мною „повѣствованія, кажется усмотрѣть мо„жно, что достиженіе желаемой цѣли не„сравненно труднѣе нежели предполагали „самые просвѣщенные въ семъ дѣлѣ судіи; „по долговременному размышленію и нѣ„которому испытанію о разныхъ пред„стоящихъ затрудненіяхъ, я не могу при„думать много къ лучшему въ располо-

„женіи и мѣрахъ приняшыхъ въ послѣд-
„нее путешествіе. Между прочимъ пред-
„ложено было отправиться изъ Спиц-
„бергена къ сѣверу на саняхъ или на су-
„дахъ съ полозьями, на собакахъ или оле-
„няхъ; хотя съ перваго взгляда располо-
„женіе сіе покажется возможнымъ къ
„исполненію, но по опыту узнавъ какой
„на пути встрѣтится ледъ, я увѣренъ,
„что представятся великія затрудне-
„нія. Опаснобы было отправиться, не
„имѣя способовъ переходить, не токмо
„малыя, но весьма большія отъ льда чи-
„стыя пространства, каковыя мы про-
„ходили между льдовъ. Я не думаю что-
„бы гребное судно имѣющее достаточ-
„ную для безопасности величину, могло
„быть перевозимо по льду собаками или
„оленями. Напротивъ мы весьма часто
„имѣли причины замѣтить, что на та-
„ковомъ пути, здравый разсудокъ болѣе
„нуженъ нежели сила и дѣятельность;
„намъ ежедневно случалось переходить
„такими трудными мѣстами, кото-
„рыхъ бы ни какое животное перей-
„ти не осмѣлилось. Необходимо должно
„спускать и выстаскивать суда (мы дѣ-

„лали сіе 8 и 10 разъ въ день весьма ча-
„сто, а въ одинъ день случилось спу-
„стить и вытянуть суда 17 разъ) одно
„сіе обстоятельство затруднитъ упот-
„ребленіе собакъ или оленей, ибо погру-
„жать и выгружать ихъ изъ судовъ бу-
„детъ стоить много времени и трудовъ,
„коихъ не вознаградятъ пособія въ пути
„опъ собакъ и олсней, или мясо ихъ, ко-
„торое напослѣдокъ должно будетъ упот-
„ребить въ пищу.

„Олени по ихъ силѣ, повиновенію,
„по привычкѣ къ подобнымъ переходамъ,
„моглибы годиться на предполагаемое пу-
„тешествіе, но должно отправиться ра-
„нѣе нашего и не позже конца Апрѣля, ко-
„гда ледъ еще не такъ разбитъ и снѣгъ
„на поверхности весьма крѣпокъ. Для
„сего нужно бы было зиму провести на
„Сѣверномъ берегу Спицбергена, опъ чего
„и при самыхъ благопріятныхъ обсто-
„ятельствахъ, дѣятельность человѣка
„можетъ уменьшиться, а съ другой сто-
„роны едвали возможно имѣть достаточ-
„но корму на всю зиму для потребнаго
„числа оленей. Къ сему должно замѣтить,
„что при раннемъ отправленіи нужно бу-

„детъ имѣть больше теплой одежды для „предохраненія отъ холода, и больше ве- „ществъ для разведенія огня, чтобы об- „ращать снѣгъ въ воду, ибо въ сихъ широ- „тахъ прежде Іюня мѣсяца нѣтъ прѣсной „воды.„

„Главное, и можно сказать все зат- „рудненіе, состоитъ въ тягости жизнен- „ныхъ и другихъ припасовъ потребныхъ „при таковомъ предпріятіи. Я полагаю „что не возможно придумать ничего луч- „шаго къ тому, какъ мы были снабжены, „и не знаю пищи, которая бы была такъ „питательна при таковомъ маломъ вѣсѣ и „занимая толь малое пространство, какъ „данные намъ съѣстные припасы. Должно „однакоже къ сему присовокупить, что „хотя при испытаніи въ продолженіе нѣ- „сколькихъ дней, предъ отправленіемъ на- „шимъ во льды, назначенной для каждаго че- „ловѣка провизіи каждому было достато- „чно, но оказалось что недостаточно для „поддержанія силъ человѣка находящагося „безпрестанно на откры томъ воздухѣ, „подверженнаго, по крайней мѣрѣ 12 ча- „совъ въ сутки, сырости и холоду, рѣдко „наслаждающагося горячею пищею, и обре-

„мененнаго такою работою, какою заня-
„ты были находящіеся сомною служите-
„ли. По возвращеніи нашемъ на судно, силы
„ихъ многимъ уменьшились, и нѣтъ сомнѣ-
„нія, что вскорѣ по выходѣ на ледъ, физи-
„ческая ихъ дѣятельность постепенно
„ослабѣвала, хотя въ первыя недѣли слу-
„жители не жаловались на работу. Глав-
„ною причиною уменьшенія ихъ силъ, было
„недостаточное подкрѣпленіе оныхъ, и сіе
„уменшеніе оказалось чрезъ двѣ недѣли, при
„подняттіи мѣшковъ съ сухарями и другихъ
„большихъ тяжестей. Я увѣренъ, что не
„взирая на всѣ попеченія Гг. офицеровъ,
„и тщаніе въ приготовленіи пищи, нѣко-
„торые изъ служителей чрезъ недѣлю или
„двѣ, были бы уже отягощеніемъ а не по-
„собіемъ въ нашемъ путешествіи, заклю-
„чаю, что для надлежащаго поддержанія
„силы у людей употребленныхъ нѣсколь-
„ко недѣль въ работахъ подобныхъ на-
„шимъ, нужно прибавить по крайней мѣ-
„рѣ третть ежедневной пищи. Сколькобы
„сіе обстоятельство пріумножило затру-
„дненій при желаемомъ отправленіи.„

„Почитаю за нужное объяснить, (по
„колику могу) какимъ образомъ случилось

„что льды, которыми мы шли, ни сколь-
„ко не сообразны съ описаніемъ льдовъ
„другими мореплавателями найденныхъ.
„По ежедневнымъ нашимъ замѣчаніямъ, сіе
„послѣдовало нѣкоторымъ образомъ, отъ
„того, что мореплаватели вообще разсма-
„триваютъ ледъ съ немалой высоты. На
„суднѣ можно ясно и далеко видѣть токмо
„съ самой вершины мачты, и Капитана
„Фипса важныя замѣчанія о льдахъ къ сѣ-
„веру отъ Спицбергена, произведены съ
„такого мѣста, которое было на нѣсколь-
„ко сотъ футъ выше поверхности моря;
„извѣстно, что самое опытное зрѣніе на
„такомъ разстояніи можетъ ошибить-
„ся, а потому не удивительно, что съ
„таковой высоты, льды которые намъ
„стоили столько времени и трудовъ, по-
„казались ледяными равнинами.“

„Можетъ быть состояніе въ коемъ
„найдены нами льды, частію произошло
„отъ необыкновенно сырыхъ погодъ и лег-
„кой зимы. О послѣднемъ мы судить не
„можемъ, но по великимъ дождямъ, кото-
„рые мы имѣли, можемъ сказать, что они
„были необыкновенны, а извѣстно какъ
„сильно дожди дѣйствуютъ на разпущеніе

„льда. Какъ бы то ни было, но досто-
„вѣрно, что около меридіана, отъ ко-
„тораго мы на гребныхъ судахъ пошли
„къ сѣверу, состояніе льда въ морѣ было
„совсѣмъ противное тому, каковое видѣлъ
„Капитанъ Фипсъ. Въ началѣ Августа его
„судно было совершенно неподвижно ме-
„жду льдовъ въ теченіи нѣсколькихъ дней,
„а я неподалеку отъ сего самаго мѣста,
„въ началѣ Іюня мѣсяца, шелъ безъ вся-
„каго препятствія, и до конца Іюля съ
„малаго острова Спола, не видалъ ни ка-
„каго льда."

„Въ заключеніе могу присовокупить,
„что прежде половины Августа мѣсяца
„когда мы вышли изъ льдовъ, судно могло
„бы достигнуть 82° широты почти не
„касаясь льда, и мы всѣ вообще заключали,
„что вѣроятно въ концѣ Августа мѣсяца,
„можно бы безъ большаго затрудненія до-
„стигнуть параллели 83°, около меридіа-
„на Семи острововъ.

Въ продолженіе путешествія, К: Пар-
ри, и его Офицеры производили наблюде-
нія, 1-е. О склоненіи магнитной стрѣлки
на берегу и на льду. 2-е. О наклоненіи маг-

нитной стрѣлки. 3-е. О ежедневной перемѣнѣ въ склоненіи горизонтальной стрѣлки въ Спицбергенѣ. 4-е. О ежедневной перемѣнѣ въ силѣ магнитной стрѣлки въ Спицбергенѣ. 5-е. О температурѣ и удѣльной тяжести воды ниже поверхности моря. 6-е. Метеорологическія наблюденія на морѣ и въ Спицбергенѣ. О всѣхъ сихъ наблюденіяхъ приложены таблицы, изъ которыхъ видно:

1-е. О склоненіи магнитной стрѣлки на берегу и на льду: самое большее склоненіе, т. е. 24° 12′ западное, было Іюня 2-го въ 79° 52′ 40″ широты, 14° 54′ долготы восточной, на льду въ 100 саженяхъ къ *N* отъ судна, въ 9 часовъ 28 мин: по полудни. Самое меньшее, 9° 13′ западное, въ Гамерфестѣ Апрѣля 24, въ широтѣ 70° 40′ 80″, въ долготѣ восточной 23° 45′ 40″, въ 8мь час: по полудни.

Во время путешествія между льдовъ на гребныхъ судахъ, самое большее склоненіе было 22° 30′ западное, въ широтѣ 82° 40′ 23″, въ долготѣ восточной 19° 25′ 3″, на льду Іюля 31-го, въ 6 часовъ 40 ми: по полудни.

Самое меньшее склоненіе 13° 15′ 44″,

въ широтѣ 81° 45′ 15″, въ долготѣ восточной 24° 23′ 7″, на льду Іюля 5-го, въ 7мь часовъ по полудни.

2-е. О наклоненіи магнитной стрѣлки: Самое большее найдено 82° 21′ 85″ сѣвер: поля, во время путешествія на гребныхъ судахъ, въ широтѣ 82° 39′ 10″, въ долготѣ 19° 52′ 13″, на льду, Іюля 21-го отъ 7ми до 8ми час: 30 мин: по полудни.

Самое меньшее 76° 39′ 5″ сѣвер: поля, въ Гамерфестѣ Апрѣля 21-го, отъ 4хъ ча: 30 ми: до 5ши ча: 30 ми: по полудни.

Капитанъ Парри предъ отправленіемъ своимъ въ Мартѣ мѣсяцѣ, не подалеку отъ рѣки Темзы на полѣ, дѣлалъ также наблюденія о наклоненіи стрѣлки, и нашелъ самое большее 69° 53′ 19″, Марта 26-го, отъ половины 2-го до 3-хъ час: по полудни.

Самое меньшее 69° 40′ $\frac{2}{10}$, Марта 27-го, отъ 5ши ча: 40 ми: до 8ми ча: 40 ми: по полуночи; по возвращеніи въ Англію производилъ наблюденія въ томъ же мѣстѣ, Октября 9-го, наклоненіе оказалось 70° 5′ $\frac{0}{1}$ отъ 9ши ча: 40 ми: до 10ши ча: 10 ми: по полуночи.

3-е. О ежедневной перемѣнѣ въ скло-

неніи горизонтальной стрѣлки: Самая большая ежедневная перемѣна найдена 2° 47′ 43″; Іюля 31-го, въ 5ть ча: по полуночи, Склоненіе было 0° 21′ 7″, а въ 3 ча: по полудни 3° 8′ 50″, разность выходитъ вышеупомянутые 2° 47′ 43″.

Меньшая перемѣна 0° 52′ 40″; Августа 6-го, въ 3 ча: по полуночи склоненіе было 1° 49′ 2″, въ 6ть ча: по полудни, 2° 41′ 42″ разность выходитъ вышеупомянутыя 0° 52′ 40″.

4-е. О ежедневной перемѣнѣ въ силѣ горизонтальной магнитной стрѣлки: Самая меньшая сила, оказалась Августа 9-го въ 10 ча: 57 ми: по полуночи; самая большая Августа 9-го въ 8 ча: 56 ми: по полудни.

5-е. О температурѣ и удѣльной тяжести воды: самая большая широта въ коей производили изслѣдованія о семъ, была 80° 49′ при долготѣ 19° 7′ Іюня 15, въ 6 час: по полуночи; температура воды на глубинѣ 75 сажень, оказалась 29°; на поверхности 30°, удѣльная тяжесть 1.0278. въ самой меньшей широтѣ, въ которой производили сіи опыты, а именно въ 75° 49′ при 15° 22′ долготы, Іюня 6-го, съ глубины 68 сажень, температура воды

была 29°. 7, и 30°; удѣльная тягость, таже 1.0278.

Изслѣдованія сіи были производимы 48 разъ, въ 11 дней, въ продолженіе одного мѣсяца, съ 15° Маія по 16 Іюня.

6-е. Изъ метеорологическихъ наблюденій видно, что во время пути на гребныхъ судахъ, въ самой большей широтѣ 82° 44′, при долготѣ 19° 48′, Іюля 23-го, Фаренгейтовъ термометръ стоялъ на $31\frac{1}{2}$ град: при сѣверномъ свѣжемъ вѣтрѣ. Во время сего путешествія термометръ не подымался выше 40°, что было Іюля 17-го въ широтѣ 82° 32′ 10″, въ долготѣ 20° 32′ при *SO* легкомъ вѣтрѣ и хорошей погодѣ.

Между симъ самымъ большимъ возвышеніемъ до 40° и самымъ меньшимъ, вышеупомянутымъ $31\frac{1}{2}$, разность $8\frac{1}{2}$°.

Во время пребыванія судна Геклы въ губѣ Геклы, въ широтѣ 79° 55′ 8″, при долготѣ 16° 48′ 45″, термометръ не подымался выше 55°, что было 19-го Іюля при облачной погодѣ и умѣренномъ вѣтрѣ отъ *SW*; термометръ не опускался ниже 33°, Іюня 29-го при облачной погодѣ и перемѣнномъ свѣжемъ вѣтрѣ изъ всѣхъ румбовъ компаса.

Сіе краткое повѣствованіе о путешествіи Капитана Парри, извлечено изъ сочиненнаго имъ описанія, которое по повелѣнію бывшаго Генералъ-Адмирала Герцога Кларанскаго, въ текущемъ нынѣ году, издано въ Лондонѣ, съ тремя картами и четырмя видами.—Меркаторская карта береговъ Спицбергена, съ означеніемъ пути Капитана Парри, въ уменьшенномъ масштабѣ, приложена въ сей части записокъ.

Въ Коммитетъ получены слѣдующія книги.

---

1. The Ropemaker's guide or a complete key to the art of Ropemaking. 1vol. 4.

Руководитель канатнаго мастера, или ключь къ искуству дѣлать веревки. 1. т. въ 4.

Сочиненіе сіе содержитъ всѣ нужныя наставленія, для дѣланія всякаго рода и величины канатовъ и веревокъ, въ мореплаваніи употребляемыхъ; къ сему присовокуплено 36 разныхъ таблицъ, въ которыхъ показаны, мѣра и вѣсъ всякой

величины веревокъ, начиная отъ пряди до самыхъ большихъ канатовъ, съ означеніемъ сколько входитъ въ составъ каждой веревки другихъ меньшихъ, и съ объясненіемъ употребленія сихъ таблицъ.

Сочинитель Ричардъ Суссель, главноуправляющій канатнымъ заводомъ въ Гринвичѣ, въ предувѣдомленіи говоритъ, что онъ изложилъ истинную теорію канатнаго дѣла, что занимался симъ весьма долгое время и имѣлъ еще пособія опытныхъ канатныхъ мастеровъ, болѣе сорока лѣтъ въ канатномъ мастерствѣ упражняющихся.

Начиная отъ вычесыванія пеньки сочинитель говоритъ о пряжѣ, о сученіи, о смоленіи каболки, о витіи всякаго рода веревокъ; на каждое дѣйствіе излагаетъ правила подробныя и ясныя.—Сочиненіе сіе конечно весьма полезно для канатныхъ мастеровъ и заводовъ.

2-е. *Papers on Naval Architecture and other subject's connected with nawal sciences. London. 1vol. 8. 1827.*

Записки относящіяся до корабельной Архитектуры и другихъ частей Морскаго искуства. Лондонъ. 1. т: въ 8. 1827.

Изданіе сихъ записокъ приняло начало въ прошломъ году, и первый томъ состоящій изъ 4-хъ частей вышелъ въ теченіи тогоже года. Большая часть статей относится до кораблестроенія, содержитъ много давно извѣстнаго, какъ на примѣръ: о сопротивленіи воды, по теоріи Даламберта, Донъ Жуана, Боссю; о центрахъ тяжести; объ остойчивости и другихъ разныхъ качествахъ корабля, но содержитъ также, много новыхъ замѣчаній, опытовъ и дѣйствій производимыхъ въ Англіи о постоеніи, вооруженіи судовъ, улучшеніи лѣсовъ, пріумноженіи твердости оныхъ и проч. Всѣ сіи статьи достойны особеннаго вниманія кораблестроителей, которые могутъ почерпнуть въ оныхъ разныя новыя свѣденія. Многія статьи сихъ записокъ весьма полезны для мореплавателей.

3-е. *Proceeding of the Expedition to explore the northern coast of Africa, in the year 1821 and 1822, by cap: Bechey. 1vol. 4. 1828.*

Дѣйствія Капитана Бечей отправленнаго для описи и обозрѣнія сѣверныхъ береговъ Африки въ 1821 и 1822 годахъ. 1 т: въ 4. 1828. съ приложеніемъ 3хъ картъ,

6ти плановъ разныхъ городовъ и 13ти видовъ.

Въ 1821 году Англинскій Адмиралтейскій Совѣтъ и Колоніальный Департаментъ, положили произвесть обозрѣніе и описаніе Сѣвернаго берега Африки, отъ Триполи къ востоку до Дерны и ежели возможно до Александріи; для исполненія сего назначенъ Лейтенантъ Бечей на суднѣ Адвентюръ, ему приданы помощники, по разнымъ частямъ, и между прочимъ для описанія остатковъ древностей.

Капитанъ Бечей отправился изъ Лондона въ Мальту, а оттуда въ Триполи, произвелъ опись береговъ на пространствѣ 10° прямо по долготѣ, со всякою точностію, въ чемъ ссылается на сочиненную имъ карту. Во внутренности береговъ, изслѣдованія путешественниковъ обращены были на все что примѣчанія достойно въ произведеніяхъ природы, въ разныхъ художествахъ, въ обычаяхъ жителей; о городахъ и мѣстахъ которыя по древности, или по другимъ обстоятельствамъ особенно извѣстны, пріобрѣтены новыя свѣденія, сняты планы и виды.

Наблюденій и замѣчаній особенно до мореплаванія касающихся мало. Карты, планы и виды изящной работы и все изданіе прекрасно.

4-е Regulations established by the king in council, and unstructions issued by the Lords commisfioners of the Admiralty, 1vol. 8°, 1826.

Постановленія относительно флота утвержденныя Королемъ въ Совѣтѣ, и предписанія данныя Лордами Адмиралтейства. 1 т: въ 8, 1826 года.

Книга сія содержитъ всѣ законы и постановленія относящіяся до морскихъ силъ Великобританіи, и доставляетъ полное о семъ свѣденіе. Постановленія утвержденныя Королемъ раздѣлены на 10 главъ, а предписанія Лордовъ Адмиралтейства на 15.

5-е. Capt: Parry attempt to reach the North Pole in the year 1827—1vol. 4. 1828:

Капитана Парри покушенія достигнуть сѣвернаго полюса, въ 1827 году— 1. т. въ 4, 1828 года.

Извлеченіе изъ сего путешествія помѣщено выше.

Къ описанію приложены 3 карты и 4 лучшимъ образомъ выгравированныя

вида, изображающія дѣйствія на море, а потому не излишнимъ почитаемъ упомянуть, что въ 1-мъ представлены оба гребныя суда борющіяся со штормомъ при великомъ снѣгѣ у ос. Вальдена; на 2-мъ судно Гекла приведенное къ якорному мѣсту прорубленнымъ во льду каналомъ, и отправленіе гребныхъ судовъ; На 3-мъ вытащенныя на ледъ гребныя суда и разположенія для ночлега на льду; на 4-мъ перехожденіе судовъ сквозь ледъ.

6-е. Bentham's naval Esfays. 1vol. 8. 1828.

Бентгама до мореплаванія относящіяся изслѣдованія; 1 т: 8; 1828 года.

Подъ симъ названіемъ Г. Бентгамъ Морской Инженеръ, и бывшій Инспекторомъ надъ морскими строеніями въ Англіи, издалъ семь небольшихъ частей составляющихъ одинъ томъ, въ которомъ содержатся его замѣчанія, разсужденія и представленія, о несовершенствахъ, злоупотребленіяхъ и улучшеніяхъ по управленію морскою частію въ Англіи. Осьмая книжка содержитъ изложеніе разныхъ важныхъ пользъ, принесенныхъ Г. Бентгамомъ; мѣсто и должность которыя онъ имѣлъ уничтожены.

8-e. *Babron precis de l'art naval. 1vol.* 8.

Краткое изложеніе о морскомъ искусствѣ Баброна. 1 т. въ 8°.

Все что относится до практики въ Морскомъ искусствѣ, начиная отъ кораблестроенія, сокращенно содержится въ сей книгѣ, которая поднесена Дофину какъ Генералъ-Адмиралу Франціи. Г. Бабронъ уволенный отъ службы Лейтенантъ Французскаго Флота, излагаетъ правила кораблестроенія, вооруженія, управленія судами, и тактики; правила какъ поступать при разныхъ на морѣ случаяхъ; присовокупляетъ размѣръ всякаго рода судовъ военныхъ и купеческихъ, описаніе флаговъ всѣхъ народовъ и разныя до мореплаванія относящіяся разсужденія. Въ сей книгѣ нѣтъ ничего новаго, но можно найти вкратцѣ все что касается до практики Морскаго искуства.

9-e. *Principes fondamentaux de l'Arimage des Vaisseaux par Bourde de Villehuet; 1-ol.* 8.

Правила о нагрузкѣ кораблей, Бурде де Виллегюе. 1 т: въ 8.

Новое изданіе давно извѣстнаго сочиненія Г. Бурде де Виллегюе, Морскаго офицера бывшей Французско-Ость-Инд-

ской компаніи, не содержитъ ничего новаго.

10-е. *Tableau de l'Architecture Navale Militaire au XVIII et XIX Siecles, par Dupin. Analyse de la 1-re. partie, presentée a la premiére clasſe de l'Institut.*

Изложеніе о Морской военной Архитектурѣ въ XVIII и XIX столѣтіяхъ, разсмотрѣніе 1-й части, представленное первому отдѣленію Института Франціи (*).

Г. Дюпень Морской Инженеръ въ Франціи, извѣстный по разнымъ сочиненіямъ въ разныхъ наукахъ, членъ многихъ Академій, посвятилъ, какъ говоритъ, на сіе изложеніе о корабельной Архитектурѣ многолѣтніе труды, и отдалъ оное письменное первому отдѣленію Института

(*) Такъ называемый Институтъ Франціи (Institut de France) состоитъ изъ 4-хъ отдѣленій, изъ которыхъ каждое составляло особую Академію: 1-е отдѣленіе, Академію Наукъ; 2-е Французскую Академію, занимающуюся тѣмъ что относится до языка; 3-е Академію Исторіи и древности и; 4-е Академію Художествъ.

въ Франціи. Безъ сомнѣнія ожидать можно что сочиненіе сіе которое еще не напечатано, любопытства достойно, будетъ полезно и обратитъ особенное вниманіе, ибо Г. Дюпень въ послѣднемъ своемъ твореніи подъ названіемъ, *Изслѣдованія о силахъ Великобританіи*, вновь доказалъ, что онъ весьма ученый человѣкъ, искусный наблюдатель и слогъ его прекрасенъ. Должно желать чтобы сочиненіе его о корабельной Архитектурѣ скорѣе появилось.

11-е. Exercice et manoeuvre du Canon à bord des Vaisseaux du Roi. 1vol. 8.

О дѣйствіи пушками на корабляхъ. 1. т. въ 8.

Всѣ практическія дѣйствія относящіяся до орудій на военныхъ судахъ, и командныя слова употребляемыя въ Французскомъ флотѣ, собраны въ сей книгѣ.

12-е. Mémoire sur la puissance mecanique de la vapeur d' Eau, par A. Fourier, ancien élève de l' école polytechnique, ingenieur des ponts et chauſsées. 8vol., Paris 1827.

О Механической силѣ водянаго пара.

А. Фурье, Инженера Путей Сообщенія. 8. Парижъ 1827.

Сіе краткое изложеніе состоитъ изъ двухъ отдѣленій; въ первомъ сочинитель разсуждаетъ о физическихъ свойствахъ пара и даетъ правила и формулы для опредѣленія, 1-е. Силы упругости пара, 2-е. Удѣльной тяжести онаго, 3-е. Удѣльной степени жара въ парѣ, 4-е. Скорости пара выходящаго изъ котла. Въ второмъ отдѣленіи, сочинитель разсуждаетъ о механической силѣ пара и предлагаетъ правила и формулы для опредѣленія: 1-е. Механической силы пара въ машинахъ, гдѣ оный дѣйствуетъ не разширяясь, 2-е. той же силы въ такихъ машинахъ, въ коихъ паръ дѣйствуетъ разширяясь; въ заключеніи Г. Фурье присовокупляетъ таблицу о силахъ упругости пара въ разныхъ степеняхъ температуры, начиная отъ 100 градусовъ, и по 1-му градусу доходя до 173-хъ; сила упругости паровъ въ послѣдней температурѣ, въ 8-мъ разъ больше нежели въ первой, то есть нежели въ температурѣ ста градусовъ. Краткое сіе изложеніе любопытства достойно, а для за-

нимающихся паровыми машинами конечно полезно.

13-е. Manuel du Greement par F. A. Costé, Capitaine de Fregate. 8vol Paris 1826.

Ручная книга объ оснасткѣ, Капитана фрегата, А. Ф. Косте, 8. Парижъ 1826.

Книга сія содержитъ въ шести главахъ всѣ дѣйствія до оснащенія судовъ относящіяся, а именно: въ 1-й главѣ о сплесниваніи разныхъ веревокъ, дѣланіи строповъ, кноповъ, наложеніи бензелей, крыжей и проч.; во 2-й главѣ о снастяхъ принадлежащихъ къ мачтамъ и стеньгамъ; въ 3-й къ реямъ, въ 4-й къ парусамъ, въ 5-й къ якорямъ, въ 6-й о разныхъ веревкахъ не принадлежащихъ къ оснасткѣ; въ концѣ приложено шесть таблицъ показующихъ размѣреніе снастей для всякаго рода судовъ; всѣ дѣйствія при произведеніи упомянутыхъ работъ, изложены въ подробности и весьма ясно.

О плаваніи и дѣйствіи судовъ и Эскадръ бывшихъ въ кампаніи 1827 года.

Окончаніе

Дѣйствія судовъ отправившихся изъ С. Петербурга.

Суда принадлежащія Гвардейскому Экипажу и 27 канонирскихъ лодокъ, подъ Начальствомъ Контръ-Адмирала Белинсгаузена, пошли въ Петергофъ 12-го Іюля, производили разныя Эволюціи и 17-го числа возвратились въ С. Петербургъ.

23-го Іюля, 15 канонирскихъ лодокъ и 30 Десантныхъ судовъ на коихъ былъ посаженъ Гвардейскій Экипажъ, употреблены въ произведенные при Екатерингофѣ Маневры, по окончаніи которыхъ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ угодно было изъявить Высочайшее благоволеніе всѣмъ войскамъ при маневрахъ бывшимъ, нижнимъ чинамъ пожаловать по рублю и по фунту говядины на человѣка. Канонирскія лодки возвратились въ Галерный портъ; суда принадлежащія Гвардейскому Экипажу, до 28-го Августа

по назначенію стояли противъ разныхъ дворцовъ, а 28 Августа отведены къ мѣстамъ ихъ зимованія; принадлежащіе Морскому Кадетскому Корпусу фрегаты и бриги, въ продолженіе всего лѣта находились между Кронштата и Петергофа для обученія Практикѣ Гардемаринъ и Кадетъ, 28-го Августа возвратились на зимованіе.

Дѣйствія судовъ отправившихся изъ Кронштата.

Бриги: Ревель, Усердіе и Охта, отправились изъ Кронштата къ Эскадрѣ Контръ-Адмирала Гейдена, прибыли въ Портсмутъ Сентября 9-го, и оттуда съ Бригомъ Ахиллесомъ, Октября 18-го пошли въ Средиземное море.

Фрегатъ Константинъ по Высочайшему повелѣнію назначенный для доставленія въ Голландію супруги Г. Министра Двора Князя Волконскаго, пошелъ изъ Кронштата 3-го Іюня, 26-го прибылъ на Тексельскій рейдъ, исполнилъ данное повелѣніе, и отправился въ Портсмутъ, гдѣ ожидалъ Эскадры Адмирала Сенявина, потомъ подъ Начальствомъ Контръ-Ад-

мирала Графа Гейдена продолжалъ путь въ Средиземное море.

Фрегатъ Вѣстовой назначенный по Высочайшему повелѣнію для доставленія въ Ревель, Г. Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Графа Кочубея съ его семействомъ, пошелъ изъ Кронштата Іюня 18-го, по причинѣ противныхъ и крѣпкихъ вѣтровъ, которые до 24-го Іюня не допустили далѣе Гогланда, возвратился въ Кронштатъ. Графъ Кочубей поѣхалъ въ Ревель сухимъ путемъ, а фрегатъ 27-го тудыже отправился. При входѣ въ Ревельскій заливъ Іюля 3-го, сталъ на каменистый рифъ называемый Девельсей. Изъ Ревеля тотчасъ присланы были для помощи Брантвахтенный фрегатъ Помона, голетъ Олень, бригъ Ахиллесъ и 5 лайбъ, а по полученіи о семъ донесенія въ С. Петербургѣ, Г. Начальникъ Морскаго Штаба отправилъ Пароходъ. Всѣ служители, орудія, грузъ, такелажъ, паруса и всѣ прочія вещи бывшія на фрегатѣ спасены, но фрегатъ при всѣхъ употребленныхъ средствахъ къ спасенію, проломленъ на каменьяхъ.

Бригъ Ахиллесъ, о которомъ вышеупомянуто что пошелъ въ Средиземное море съ тремя бригами, отправясь изъ Кронштата съ Эскадрою Адмирала Сенявина, Іюня 20-го при крѣпкомъ вѣтрѣ съ оною разлучился и 29-го, во время бури, будучи заливаемъ волненіемъ спустился на Ревельскій рейдъ; по исправленіи поврежденій, Іюля 19-го пошелъ изъ Ревеля, прибылъ въ Копенгагенъ Августа 3-го; получивъ предписаніе отъ Адмирала, чтобы не соединяться съ Эскадрою, возвратился въ Кронштатъ. По Высочайшему повелѣнію назначенъ въ Эскадру Графа Гейдена, отправился изъ Кронштата Сентября 1-го, 24-го прибылъ на Портсмутскій рейдъ, и 18-го Октября, какъ вышеупомянуто пошелъ въ Средиземное море.

Фрегатъ Помощный, съ 14-го Апрѣля былъ Брандвахтою на южномъ фарватерѣ, галетъ № 4, на Сѣверномъ.

Военный Транспортъ Смирный подъ начальствомъ Капитанъ-Лейтенанта Карпова вышелъ на рейдъ 5-го Маія, и погрузя назначенныя къ отвозу въ Архангельскій портъ вещи, 5-го Іюля отпра-

вился въ путь, 17-го прибылъ на Копенгагенскій рейдъ и 4-го Августа въ Архангельскъ.

Пасажботъ Лизета отряженный для описи Аландскихъ острововъ, подъ начальствомъ Лейтенанта Куприянова отправился изъ Кронштата Маія 26-го, прибылъ въ Свеаборгъ 30-го и соединясь съ Транспортомъ № 15 и 4-мя ѣолами, 15-го Іюня пошелъ къ Аландскимъ островамъ, производилъ повелѣнную опись и возвратился въ Свеаборгъ 4-го Сентября, а 22-го въ Кронштатъ.

Дѣйствія судовъ отправившихся отъ города Архангельска.

Три 44-хъ пушечные фрегата Марія, Ольга и Александра, спущены 21-го Маія, выведены за баръ и по окончаніи вооруженія и нагрузки, отправились въ путь Іюля 27-го подъ Начальствомъ Капитана 2-го ранга Лазарева 1-го; 23-го Августа прибыли въ Кронштатъ, соверша плаваніе отъ Архангельска въ 26 дней.

Военный Транспортъ Виндгунтъ подъ Начальствомъ Капитана 2-го, ранга Полтарацкаго, съ разными вещами отправился въ Кронштатъ Іюня 18-го, прибылъ

Августа 4. По снятіи груза пошелъ въ Ревель съ пушечными станками и для перевоза разныхъ вещей оставшихся отъ фрегата Вестоваго, возвратился къ Кронштатъ Октября 7-го.

Бригъ Лапоминка подъ Начальствомъ Лейтенанта Рейнеке 3го, Шхуна № 1-й Лейтенанта Ломана 2-го, Шхуна № 2-й, Лейтенанта Юнкера, отряженныя для произведенія описи береговъ Бѣлаго моря находились въ кампаніи съ 17-го Іюня, по 21-е Августа.

Дѣйствія судовъ на Каспійскомъ морѣ.

Восемь бриговъ и шесть меньшихъ судовъ, подъ Начальствомъ Капитанъ-Лейтенанта Барона Левендаля, простирали плаваніе по всѣму Каспійскому морю, были въ Бакѣ, у острова Сары, у рѣки Куры, въ заливахъ Кендерлинскомъ и Астрабатскомъ; по распоряженію высшаго Начальства покровительствовали торговлѣ благопріятствующихъ намъ Туркоманъ, и доставляли въ назначенныя мѣста провіантъ и разные припасы.

Эскадра сія оставалась до 1-го числа Генваря текущаго года у острова Сары.

О судахъ спущенныхъ въ прошедшемъ году.

Въ С. Петербургѣ:

Въ Главномъ Адмиралтействѣ, Октября 13го, въ присутствіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, спущенъ 110ти пушечный корабль ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ Iй, построенный Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Исаковымъ.

Длина корабля по гонъ-деку 198 ф.
по килю 181 ф. 1 дю.
Ширина безъ обшивки - - 51 ф. 8 дю.
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта - - - 23 ф.
Въ полномъ грузу быть долженъ
Ахтеръ-штевень 23 ф. 6 дю.
Форъ-штевень - 22 ф. 6 дю.
По спускѣ на воду и по снятіи полозьевъ имѣя баласту 6 т. пудъ углубился:
Ахтеръ-штевень 17 ф. 1 дю.
Форъ-штевень - 14 ф. 10 дю.

Корабль сей заложенъ Маія 8го 1826 года; построенъ въ 1 годъ 5 мѣсяцовъ и 5 дней.

Октября 14го отданъ слѣдующій Высочайшій по флоту приказъ: „ЕГО „ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО объяв„ляетъ совершенное свое благоволе„ніе Начальнику Морскаго Штаба Вице„Адмиралу Фонъ - Моллеру, Генералъ„Интенданту Генералъ - Маіору Голо„внину, Инспектору Корпуса Корабель„ныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіору Брюнъ „С. Катеринъ и въ особенности Стро„ителю корабля ИМПЕРАТОРЪ АЛЕК„САНДРЪ Iй, того же Корпуса Полков„нику Исакову и командиру онаго и 14 „экипажа Капитану 1го ранга Селива„чеву, равно Штабъ и Оберъ-офицерамъ, „бывшимъ при построеніи сего корабля, „за успѣшное окончаніе онаго и соблю„денный при бывшемъ вчерашняго числа „спускѣ, примѣрный порядокъ; нижнимъ „же чинамъ при спускѣ бывшимъ жалу„етъ по два рубли, по два фунта говяди„ны и по двѣ чарки вина на человѣка.

„Сверхъ сего ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ „ВЕЛИЧЕСТВО изъявляетъ особенную „благодарность Начальнику Морскаго „Штаба Вице - Адмиралу Фонъ - Моллеру, „Генералъ Интенданту Генералъ-Маіору

„Головнину, Инспектору Корпуса Кора-
„бельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіору
„Брюнъ С. Катеринъ, того же корпуса
„Полковнику Исакову и Капитану 1го ран-
„га Селивачеву, приписывая рвенію ихъ
„къ исполненію возложенныхъ на нихъ
„обязанностей и особенной ихъ дѣятель-
„ности примѣрное окончаніе въ годичный
„срокъ 110ти пушечнаго корабля ИМПЕ-
„РАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ Iй и отличную
„отдѣлку онаго, ожидая и впредь отъ
„ихъ усердія, таковаго же успѣха по ча-
„сти кораблестроенія.“

Генералъ Интенданту Генералъ Маіору Головнину Всемилостивѣйше пожалованъ Орденъ Св. Анны 1й степени, Инспектору Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіору Брюнъ С. Катеринъ, Алмазные знаки Ордена Св. Анны 1 степени, строителю корабля Полковнику Исакову орденъ Св. Владиміра 3 степени, и командиру корабля Капитану 1 ранга Селивачеву орденъ Св. Анны 2 степени.

Согласно положенію въ Уставѣ ИМПЕРАТОРА ПЕТРА ВЕЛИКАГО, чтобъ строителямъ судовъ по спускѣ оныхъ вы-

давать за каждый пушечный портъ по 3 руб. серебренною монетою, Г. Начальникъ Морскаго Штаба, слѣдующія Полковнику Исакову за построеніе 110 пуш. корабля ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ Iй 330 руб. по установленному изъ давна обыкновенію, на серебрянномъ блюдѣ поднесъ ГОСУДАРЮ, а ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ угодно было вручить оныя строителю.

На Охтенской верьфи, Октября 15го, въ *присутствіи* ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА спущенъ 74 пуш. корабль Великій Князь Михаилъ, построенный Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Стоке.

Длина корабля по гонд: - -	180 ф.	
по килю - - - - -	164 ф.	4. д.
Ширина безъ обшивки - -	48 ф.	
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта -	23 ф.	1 дю.
Въ полномъ грузу быть долженъ		
Ахтеръ-штевень	22 ф.	4 дю.
Форъ-штевень -	20 ф.	
По спускѣ на воду и по снятіи полозьевъ, имѣя баласту 3 т. пудъ углубился:		

Ахтеръ-штевень - - - - - 16 ф. 8 дю.
Форъ-штевень - - - - - - 14 ф. 5 дю.
Корабль сей заложенъ 13го Ноября 1826 года, построенъ въ 11ть мѣсяцовъ и 2 дни.

Въ день спуска Октября 15го, отданъ слѣдующій Высочайшій по флоту приказъ:

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТ-„ВО объявляетъ совершенное свое бла-„говоленіе Начальнику Морскаго Штаба „Вице-Адмиралу фонъ-Моллеру, Генералъ „Интенданту Генералъ-Маіору Головни-„ну, Инспектору Корпуса Корабельныхъ „Инженеровъ Генералъ-Маіору Брюнъ С. „Каперинъ и въ особенности Строителю „74 пушеч. корабля Великій Князь Миха-„илъ, тогоже Корпуса Полковнику Сто-„ке и Командиру онаго и 13го экипажа „Капитану 1-го ранга Гамалѣю, равно „Штабъ и Оберъ-офицерамъ бывшимъ „при построеніи сего корабля, за успѣш-„ное и скорое окончаніе онаго и соблю-„денный при бывшемъ сего числа спу-„скѣ порядокъ; нижнимъ же чинамъ при „спускѣ бывшимъ жалуетъ по два рубли,

„по два фунта говядины и по двѣ чарки „вина на человѣка“.

Строителю корабля Полковнику Стоке, Всемилостивѣйше пожалованы Алмазные знаки ордена Св: Анны 2-й степени, а Командиру корабля Капитану 2-го ранга Гамалею, подарокъ въ 1500 руб.

Полковникъ Стоке получилъ также положенные по Уставу по 3 руб. за каждый пушечный портъ на построенномъ имъ кораблѣ Великій Князь Михаилъ, всего за 74 порта, 222 рубли серебромъ.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ, Октября 19-го, въ присутствіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, спущенъ 84 пушеч: корабль ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА, построенный Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Поповымъ.

Длина корабля по Гонъ-деку	191 ф.	10 дю.
по килю - - - - - - -	180 ф.	2 дю.
ширина безъ обшивки - -	50 ф.	
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - -	23 ф.	7 дю.
Въ полномъ грузу быть долженъ Ахтеръ-штевень. - -	22 ф.	11 дю.
Форъ-штевень. - .	21 —	8 дю.

По спускѣ на воду и посняпіи полозьевъ, имѣя баласту 3 ш. пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень 18 ф. 7 дю.
Форъ-штевень - 14 — 5 —

Корабль сей заложенъ 8-го Маія 1826 года, построенъ въ 1-нъ годъ 5пь мѣсяцовъ и 9пь дней.

Въ день спуска Октября 19-го отданъ слѣдующій Высочайшій по флоту Приказъ:

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТ-„ВО объявляетъ совершенное свое благо-„воленіе Начальнику Морскаго Штаба „Вице-Адмиралу Фонъ-Моллеру, Генералъ-„Интенданту Генералъ-Маіору Головнину, „Инспектору Корпуса Корабельныхъ Ин-„женеровъ Генералъ-Маіору Брюнъ С. Ка-„терин, и въ особенности Строителю „84-хъ пушеч: корабля ИМПЕРАТРИЦА АЛЕ-„КСАНДРА, того же корпуса Подполков-„нику П лову и Командиру онаго и 11 „Экипажа Капитану 2-го ранга Шишма-„реву 3-му, равно Штабъ и Оберъ-Офице-„рамъ бывшимъ при построеніи сего „корабля за успѣшное окончаніе онаго и „соблюденный при бывшемъ сего числа

„спускѣ порядокъ; нижнимъ же чинамъ „при спускѣ бывшимъ жалуетъ по два „рубли, по два фунта говядины и по двѣ „чарки вина на человѣка.“

„Сверхъ сего ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ „ВЕЛИЧЕСТВО изъявляетъ особенную бла„годарность Начальнику Морскаго Штаба „Вице-Адмиралу Фонъ-Моллеру, Дежур„ному Генералу Контръ-Адмиралу Раш„манову и Генералъ-Интенданту Гене„ралъ-Маіору Головнину, за порядокъ со„блюденный при спускѣ кораблей, ИМПЕ„РАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ I-й, ИМПЕРАТРИЦА „АЛЕКСАНДРА и Великій Князь Миха„илъ, также за распорядительную дѣя„тельность, по слѣдствіемъ которой бы„ло примѣрное окончаніе сихъ кораблей „менѣе нежели въ годичный срокъ.“

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО „изъявляетъ также равномѣрную бла„годарность Генералъ-Маіору Вильсону, „за успѣхи произведенныхъ для сихъ ко„раблей работъ на Адмиралтейскомъ „Ижерскомъ Заводѣ.“

Строитель корабля Капитанъ Поповъ, Всемилостивѣйше пожалованъ въ Подполковники, а Командиръ корабля Ка-

питанъ 2-го ранга Шишмаревъ 3-й, Орденомъ Св: Анны 2-й степени.

Строитель корабля получилъ также уставомъ положенные, по 3 руб. съ каждаго пушечнаго порта на построенномъ имъ кораблѣ ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА, всего за 84 порта, 252 руб. серебромъ.

На охтенской верьфи Апрѣля 30-го спущены 20ти пуш: бриги Усердіе и Охта, построенные Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Стоке, Бриги сіи:

Длиною между перпендикулярами - - - - - - - - -	98 ф.	10 дю.
по килю. - - - - - - - - -	86 ф.	
Шириною безъ обшивки. - -	30 ф.	8 дю.
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - -	15 ф.	1 дю.
Въ полномъ грузу быть долженъ Ахтеръ-штевень. - -	15 ф.	6 дю.
Форъ-штевень. - - - - -	12 ф.	2 дю.
По спускѣ на воду и по снятіи полозьевъ, имѣя баласта по 800 пудъ, углубились:		
Ахтеръ-штевень. - - - - -	11 ф.	6 дю.
Форъ-штевень. - - - - -	8 ф.	6 дю.

Оба брига заложены были 13-го Ноября 1826 года, построены въ 5 мѣсяцовъ и 16 дней.

Полковнику Стоке выданы положенные по уставу по 3 руб. серебромъ съ каждаго пушечнаго порта на построенныхъ имъ сихъ двухъ бригахъ, всего за 40 портовъ 120 руб. серебромъ.

Корабли: ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА въ Новомъ Адмиралтействѣ, Великій Князь Михаилъ и Бриги Усердіе и Охта на Охтенской верьфи построены въ крытыхъ докахъ, каковыхъ прежде у насъ не было.

Доки сіи сооруженные по распоряженіямъ Господина Морскаго Министра, дѣятельными попеченіями Г. Генералъ Интенданта, особеннаго примѣчанія достойны, и по тому въ запискахъ Комитета сообщено будетъ обстоятельное свѣденіе о семъ устроеніи.

Всѣ три корабля зимовали въ С. Петербургѣ. Первый приведенъ въ Кронштатъ, Корабль Великій Князь Михаилъ, Маія 1-го сего года, потомъ корабль ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА, послѣдній корабль, ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ I-й

уже былъ въ Кронштатѣ 23-го Іюня, приведенъ на тѣхъ же самыхъ камеляхъ, на которыхъ отведены были первые два.

По приведеніи въ Кронштатъ оба первые корабля обшиты мѣдью въ два дня, а послѣдній 110ти пушечный, въ два съ половиною дня, скорость исполненія сего дѣла, примѣрная.

Въ Архангельскомъ Портѣ.

Маія 21-го спущены 44-хъ пушечные фрегаты Марія, Александра и Ольга, построенные Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіромъ Курочкинымъ.

Длина фрегатовъ.	- - - -	159 ф.	$2\frac{3}{4}$ дю.
Ширина.	- - - - - - - - -	41 —	6 —
Глубина.	- - - - - - - - -	12 —	8 —

Фрегаты сіи заложены 15-го Іюня 1826 года, построены въ 11ть мѣсяцевъ 7мь дней.

По прибытіи оныхъ въ Кронштатъ и по осмотрѣ ихъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ, 27-го Августа отданъ слѣдующій Высочайшій по флоту приказъ:

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО „объявляетъ Высочайшее Благоволе„ніе Главному Командиру Архангельскаго

„порта Генералъ-Маіору Миницкому, Кор-
„пуса Корабельныхъ Инженеровъ Гене-
„ралъ-Маіору Курочкину и Корабельному
„Инженеръ-Капитану Ершеву, за успѣш-
„ное построеніе въ Архангельскомъ пор-
„тѣ трехъ фрегатовъ, равномѣрно 17-го
„Флотскаго Экипажа Капитану 2-го ранга
„Лазареву за исправный приводъ изъ Ар-
„хангельска, отряда трехъ фрегатовъ и
„въ особенности за устройство ввѣрен-
„наго ему фрегата Ольги.

Генералъ-Маіоръ Курочкинъ получилъ положенные по уставу по 3 руб. серебромъ за каждый пушечный портъ на построенныхъ имъ фрегатахъ Маріи, Александрѣ и Ольгѣ, всего за 132 порта 396 руб. серебромъ.

Въ Астраханскомъ портѣ спущены бриги 12 пушечные: Ериванъ, Абасъ-Абадъ, Сардарь-Абатъ, Тавризъ и 8ми пушечный Міяна, построенные Корабельнымъ Инженеръ Подпоручикомъ Бурачковымъ.

Въ теченіи прошлаго 1827 года всего спущено 3 корабля, 3 фрегата, 7 бриговъ.

Въ продолженіе нынѣшней кампаніи, подвиги служащихъ во Флотѣ, пріумножили знаменитость нашего флота тѣмъ паче, что совершены, такъ сказать подъ глазами ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, должны быть сохранены въ нашихъ морскихъ лѣтописяхъ, и служить примѣромъ для подвизающихся на морѣ. По симъ причинамъ Предсѣдатель Комитета, просилъ Господина Адмирала Грейга, доставить обстоятельное свѣденіе о военныхъ дѣйствіяхъ, въ которыхъ участвовали служащіе во Флотѣ. Свѣденія сіи будутъ помѣщены въ запискахъ Комитета, а между тѣмъ сообщаемъ списокъ о Всемилостивѣйшихъ наградахъ, коихъ удостоены отличившіеся: (*)

При осадѣ и взятіи крѣпости Анапы.

Орденомъ Святаго Великомученика Георгія 3-го класса.

Исправляющій должность Начальника Морскаго Штаба, Генералъ-Адъю-

(*) Изрѣченія изъявляющія за что именно пожалованы награды, взяты изъ Высочайшихъ Указовъ и повелѣній о сихъ наградахъ.

шантъ Контръ-Адмиралъ Князь Меншиковъ, *въ воздаяніе примѣрнаго мужества, личной храбрости и неустрашимости оказанныхъ при разбитіи 28-го Маія сего года, Турецкихъ войскъ подъ Анапою.*

4-о Класса.

Командиръ Яхты Ушѣхи, Капитанъ-Лейтенантъ Румянцовъ, *за отличное мужество при плѣненіи на двухъ малыхъ гребныхъ судахъ Турецкаго судна при крѣпости Анапѣ, состоявшаго подъ защитою многочисленной толпы Турокъ и Черкесъ.*

Командиръ катера Сокола, Лейтенантъ Вукотичь, *за овладѣніе подъ крѣпостью Анапою непріятельскимъ судномъ съ 300 вооруженныхъ Турокъ, имѣя на своемъ суднѣ не болѣе 40 человѣкъ.*

Отрядный Командиръ Капитанъ-Лейтенантъ Немтиновъ 1-й, *за непоколебимую твердость при вырѣзкѣ изъ подъ крѣпости Анапы трехъ судовъ, не взирая на производимую по отряду изъ крѣпости сильную пушечную и ружейную пальбу.*

Орденомъ Св: Владиміра 4-й степени съ бантомъ.

Лейтенанты: Поповъ, Лутковскій и Примо. *За тоже.*

Флота Капитанъ-Лейтенанты: Вергопуло 1-й, Шостенко 1-й, флота Лейтенанты: Петровъ, Вульфъ и Морской Артиллеріи Капитанъ-Лейтенанты Націевскій 2-й, Реоницкій и Шипуновъ *за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Анапы.*

Безъ банта.

Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Капитанъ Шмелевъ, *За тоже.*

Орденомъ Св: Анны 2-й степени.

Флота Капитанъ-Лейтенанты: Командиръ брига Ганимеда, Ушаковъ 2-й и Стройниковъ, *за ревностное и успѣшное исполненіе возложенной на нихъ обязанности при плѣненіи трехъ судовъ съ войсками на помощь къ крѣпости Анапѣ слѣдовавшихъ.*

Алмазными знаками, сего же ордена.

Флота Капитанъ-Лейтенанты: Ценшиловичъ, Рогуля, и Морской Артиллеріи Капитанъ 1-го ранга Примо, *за отличіе при осадѣ крѣпости Анапы.*

3-й степени съ бантомъ:

Флота Лейтенанты: Скрягинъ, Власьевъ, Дмитріевъ, Мичмана: Морозовъ 2-й, Исуповъ, Морской Артиллеріи Унтеръ-Лейтенантъ Михайловъ; Конспапели: Григоренко, Саблинъ, Сѣдельниковъ, Макаровъ, Гисси, Поздѣевъ и Крапоткинъ, *за тоже.*

4-й Степени:

Мичмана: Скарбѣевъ, Воейковъ 2-й, и Яновскій, *за непоколебимую твердость при вырѣзкѣ изъ подъ крѣпости Анапы трехъ судовъ, невзирая на производимую съ крѣпости сильную пушечную и ружейную пальбу.*

Мичмана: Комарашъ 3-й, Раковскій, Попандопуло, Перелешинъ, Ловягинъ, Леонтьевъ 2-й, Ушаковъ 3-й, Васильевъ, Калугинъ и Липкинъ, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Шпабсъ-Капитанъ Борисовъ, *за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Анапы.*

Золотою шпагою украшенною Алмазами съ надписью за Храбрость:

Контръ-Адмиралъ Сальти, *въ вознагражденіе отличной храбрости и распорядительности оказанныхъ при атакѣ 7-го числа Маія сего года, крѣпости*

Анапы военными судами начальству его ввѣренными.

Золотыми Саблями съ надписью за Храбрость.

Флота Капитаны 1-го ранга: Командиры кораблей: Пимена, Кумани; Нордъ Адлера, Стожевскій; Пармена, Скаловскій; Капитаны 2-го ранга: Командиры: корабля Пантелеймона, Эсмантъ; фрегатовъ, Флоры, Метакса, Поспѣшнаго, Черниковъ. Капитанъ-Лейтенанты: Купріяновъ 1-й, Командиръ фрегата Евстафія, Польскій, Адъютантъ Вице-Адмирала Быченскаго; Лейтенантъ Норховскій 1-й; Морской Артиллеріи Констапели, Савинъ и Бубновъ, *за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Анапы.*

Награждены чинами.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ Іюня 20-го въ Лагерѣ при Карасу, сказано:

Производятся за взятіе Анапы.

Главный Командиръ Черноморскаго Флота и портовъ Вице-Адмиралъ Грейгъ въ Адмиралы, съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ.

Исправляющій должность Начальника Морскаго Штаба ЕГО ИМПЕРАТОР-

СКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Генералъ-Адъютантъ Контръ-Адмиралъ Князь Меншиковъ въ Вице-Адмиралы, съ утвержденіемъ Начальникомъ Морскаго Штаба ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, и съ оставленіемъ въ прежнемъ званіи.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ Іюля 9-го въ Лагерѣ при Шумлѣ, сказано:

Производятся за отличіе оказанное во время осады крѣпости Анапы.

Изъ Капитанъ-Лейтенантовъ въ Капитаны 2-го ранга, Мелиховъ; изъ Лейтенантовъ въ Капитанъ-Лейтенанты, Козарскій, Адъютантъ Вице-Адмирала Мессера 1-го, Серебряковъ, и Адъютантъ Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ Кузнецовъ. Изъ Мичмановъ въ Лейтенанты, Дегалетъ. Морской Артиллеріи: изъ Капитановъ 3-го ранга въ Капитаны 2-го ранга, Залѣскій, изъ Капитанъ-Лейтенантовъ въ Капитаны 3-го ранга, Кошкинъ, изъ Унтеръ-Лейтенантовъ въ Лейтенанты, Ильяшевичъ, изъ Унтеръ-офицеровъ въ Констапели, Захаровъ.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО по засвидѣтельствованію Начальства объявляетъ Высочайшее благоволеніе находившимся при осадѣ крѣпости Анапы Г.Г. Штабъ и Оберъ-Офицерамъ: флота Мичманамъ Морозову 2-му и Исупову 2-му исправлявшимъ обязанности Инженерныхъ офицеровъ, и Морской Артиллеріи Капитану 3-го ранга Кошкину и Капитанъ-Лейтенанту Націевскому 2му, командовавшимъ демонтиръ и кессель батареями; Лейтенанту Ильяшевичу командовавшему главною брешь батареею; Констапелямъ: Савину командовавшему отдѣльною брешь батареею, Григоренкѣ, Саблину командовавшему каменомѣтными мортирами, Седѣльникову; Унтеръ-Лейтенанту Михайлову, Констапелямъ: Макарову командовавшему отдѣльною мортирною батареею, Гесси, Бубнову и Поздѣеву. Особенное же свое удовольствіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО объявляетъ Морской Артиллеріи Капитану 2-го ранга Залѣскому, начальствовавшему всею осадною Артиллеріею и исправлявшимъ должность Траншей Маіоровъ при осадѣ Анапы, Флота

Капитанъ-Лейтенантамъ Вергопуло 1-му и Шостенкѣ 1-му.

При сраженіи и переправѣ чрезъ Дунай.

Орденомъ Св: Владиміра 4-й степени съ бантомъ.

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Моисѣевъ, Лейтенанты: Шипуновъ, Плетеневъ 4-й, Романчуговъ 1-й, Плетеневъ 5-й, Мичмана: Бутковичь, Шрейберъ, Завойка и Морской Артиллеріи Лейтенантъ Гусевъ, *за отличное усердіе къ службѣ и храбрость оказанныя 27-го Маія сего года, при переправѣ чрезъ Дунай.*

Орденомъ Св: Анны 2-й степени.

Капитанъ 2-го ранга Милонасъ, *за тоже.*

3-й степени съ бантомъ.

Флота Лейтенанты: Чайковскій, Бредихинъ 1-й; Морской Артиллеріи Унтеръ-Лейтенанты: Рафтопуло и Петровъ 6-й, *за тоже.*

Золотою Саблею съ надписью за Храбрость.

Командиръ 3-й Эскадры Дунайской флотиліи Капитанъ 1-го ранга Патаніоти, *за тоже.*

Въ приказѣ Управляющаго Морскимъ Штабомъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО. Іюля отъ 14-го, сказано:

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО Высочайше повелѣть соизволилъ, во уваженіе отличной храбрости и мужества оказанныхъ Командиромъ Дунайской флотиліи, Капитаномъ 1-го ранга Заводовскимъ, при разбитіи и истребленіи Турецкой флотиліи подъ Браиловымъ 29-го Маія, Всемилостивѣйше произвесть его въ Контръ-Адмиралы, со старшинствомъ съ того 29-го Маія.

Въ награду отличной храбрости состоящаго въ той же флотиліи Командира 42-го Флотскаго Экипажа Капитана 2-го ранга Папаніоти, оказанной имъ въ сраженіи при переходѣ Авангардныхъ войскъ нашихъ чрезъ Дунай 27-го Маія, Всемилостивѣйше пожаловалъ его въ Капитаны 1-го ранга, со старшинствомъ съ 27-го числа тогоже Маія.

Морской Артиллеріи Унтеръ-офицеръ Ахилино произведенъ въ Конспапели и Корпуса Штурмановъ Кондукторъ Трубниковъ въ Прапорщики.

При осадѣ крѣпости Браилова.

Орденомъ Св: Владиміра 4-й степени съ бантомъ.

Дунайской Флотиліи Командиръ 1-го Отдѣленія 1-й Эскадры, Капитанъ-Лейтенантъ Гамалея 2-й, Командиры Канонирскихъ лодокъ 1-й Эскадры Лейтенанты: Банпизманскій 1-й, Фесунъ 1-й, Савинъ 2-й и Усаченко.

Св: Анны 2-й степени.

Командиры Эскадръ, Капитанъ-Лейтенанты: 1-й Баласогло, 2-й Немпиновъ, и Старшій Адъютантъ Капитанъ-Лейтенантъ Щербаковъ 2-й.

Св: Анны 3-й степени съ бантомъ.

2-й Эскадры Лейтенанты: Григорашъ, Банпизманскій 2-й, Фесунъ 2-й, и Мичманъ Кореневъ.

Св: Анны 4-й степени.

Мичманъ Эскадръ 1-й Добровольской 2-й, Банпизманскій 4-й, Святской, Гомалей, Унтеръ-Лейтенантъ Петровъ 4-й, Констапеля Якушевъ и Липской,

Въ Высочайшемъ повелѣніи о сихъ наградахъ сказано: *За отличіе оказанное противу Турокъ при осадѣ крѣпости Браилова.*

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ въ С. Петербургѣ въ 31 день Октября сказано:

Производятся за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Браилова:

Изъ Капитановъ 2-го ранга въ Капитаны 1-го ранга, Резановъ; изъ Лейтенантовъ въ Капитанъ-Лейтенанты, Бабшизманскій 1-й, Варуновъ; изъ Мичмановъ въ Лейтенанты, Васильевъ 6-й; Морской Артиллеріи изъ Лейтенантовъ въ Капитанъ-Лейтенанты Дефабръ, изъ Унтеръ-Лейтенантовъ въ Лейтенанты Петровъ и Маслаковъ.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ въ С. Петербургѣ Ноября 7-го, сказано:

Производится за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Браилова: 9-го Ластоваго Экипажа Порутчикъ Красноперовъ въ Штабсъ-Капитаны.

За истребленіе мѣстечка Инады.

Орденомъ Св: Георгія 4-го класса.

Флота Капитанъ 2-го ранга Черниковъ, Лейтенантъ Делограмашикъ.

Орденомъ Св: Владиміра 3-й степени.

Флота Капитанъ 1-го ранга Кришскій.

4-й степени съ бантомъ.

Флота Лейтенанты: Каморани и Абершасовъ.

Орденомъ Св: *Анны 2-й степени.*

Флота Капитанъ 2-го ранга Юрьевъ.

3-й степени съ бантомъ.

Лейтенантъ Бардакъ 4-й и Мичманъ Радговъ.

4-й степени:

Мичмана: Ушаковъ 4-й, Вердеманъ, Кузнецовъ 3-й и Соколовскій.

Золотою Саблею съ надписью за Храбрость.

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Месеръ 3-й.

Въ Высочайшихъ повелѣніяхъ о сихъ наградахъ сказано:

За отличное мужество оказанное при истребленіи мѣстечка Инады 7-го Августа сего года.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ при крѣпости Варнѣ Августа 30-го, сказано:

За отличіе оказанное при истребленіи Форша Инады, Гардемаринъ Албранпъ 1-й, произведенъ въ Мичмана, и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Кондукторъ Дергаченко въ Прапорщики.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО объявляетъ Высочайшее свое благоволеніе, за отличіе оказанное при истребленіи Форта Инады, Флота Лейтенантамъ Деакгуани 1-му, Алексѣеву 5-му и Плетневу 3-му; Морской Артиллеріи Унтеръ-Лейтенанту Михайлову, Констапелю Астапову и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Порутчику Беккеру.

При осадѣ и взятіи крѣпости Варны.

Орденъ Св: Александра Невскаго.

Г. Начальнику Морскаго Штаба ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Вице-Адмиралу Князю Меншикову.

Высочайшій Рескриптъ при пожалованіи сего Ордена, въ слѣдующихъ словахъ:

Начальнику Морскаго Штаба, Нашему Генералъ-Адъютанту Вице-Адмиралу Князю Меншикову. Отлично ревностное и всегда полезное отечеству служеніе ваше, было Намъ надежнымъ залогомъ тѣхъ усилій, кои употребите вы, начальствуя ввѣреннымъ вамъ отрядомъ войскъ подъ Варною; но при личномъ осмотрѣ осадныхъ работъ, произведенныхъ подъ руководствомъ ва-

шимъ, Мы удостовѣрились, что успѣхъ оныхъ далеко превзошелъ Наши ожиданія. Малыми способами преодолѣны препятствія почти невѣроятныя, и воины Русскіе одушевленные примѣромъ вашимъ, совершили работы выше силъ своихъ. Даже тяжкая рана не могла положить преграды неусыпной дѣятельности и трудамъ вашимъ. Желая ознаменовать въ полной мѣрѣ Нашу признательность къ симъ новымъ заслугамъ, Мы Всемилостивѣйше жалуемъ васъ кавалеромъ ордена Св: Александра Невскаго, коего знаки, у сего препровождаемые Повельваемъ вамъ возложить на себя и носить по установленію.—Мы увѣрены, что сею наградою еще усугубится рвеніе ваше къ пользамъ отечества и что она покажетъ всякому чего достигнуть можно точнымъ и усерднымъ исполненіемъ Монаршей воли Нашей.

Пребывая вамъ ИМПЕРАТОРСКОЮ Нашею милостію благосклонны

Корабль Парижъ на рейдѣ подъ Варною. Августа 27 дня 1828.

НИКОЛАЙ.

По взятіи крѣпости Варны, Г. Начальнику Морскаго Штаба ЕГО ИМПЕ-

РАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Генералъ-Адъютанту Князю Меншикову пожалована одна изъ непріятельскихъ пушекъ, взятая въ Варнѣ, Высочайшій о семъ Рескриптъ въ слѣдующихъ словахъ:

Князь Александръ Сергѣевичь! Осада Варны столь твердо и благоразумно Вами начатая и направленная, нынѣ благополучно довершена и увѣнчена полнымъ успѣхомъ. Слѣдуя стезѣ Вами проложенной, войска Наши покорили крѣпость, незнавшую дотолѣ побѣдителей! Тяжкая рана полученная на самомъ поприщѣ подвиговъ Вашихъ, не допустила васъ быть личнымъ свидѣтелемъ успѣховъ Вами приготовленныхъ. Признавая однако полное участіе Ваше въ новомъ блескѣ, ознаменовавшемъ славу Россійскаго оружія, жалую вамъ одну изъ Турецкикъ пушекъ, взятыхъ въ Варнѣ, желая, что бы сей знакъ особаго Моего къ Вамъ благоволенія послужилъ памятникомъ заслугъ, оказанныхъ Вами при осадѣ и къ покоренію Варны.

Пребывая Вамъ всегда благосклонны.

Корабль Парижъ на рейдѣ Варны. Октября 6-го дня 1828 года.

НИКОЛАЙ.

Орденъ Св: Великомученика Георгія побѣдоносца второй степени.

Главному Командиру Черноморскаго флота и Портовъ Адмиралу Грейгу.

Высочайшій рескриптъ при пожалованіи ордена въ слѣдующихъ словахъ:„

Отличное рвеніе Ваше къ пользамъ Имперіи и неусыпные труды по устройству Черноморскаго Флота, нынѣ ознаменованы блистательнымъ успѣхомъ. Сей флотъ, Вами сооруженный и управляемый покорилъ Анапу, онъ же особенно содѣйствовалъ подъ личнымъ предводительствомъ Вашимъ и къ завоеванію Варны, доселѣ еще незнавшей силы Росссійскаго оружія. Обращая Монаршее вниманіе Наше на сіи заслуги, Мы, Всемилостивьйше жалуемъ васъ кавалеромъ ордена Святаго Великомученика Георгія побѣдоносца второй степени, кого знаки у сего препровождаемые повелѣваемъ Вамъ возложить на себя и носить по установленію.—Сіе новое доказательство отличнаго Нашего къ вамъ благоволенія и признательности да усугубитъ еще примѣрное Ваше усердіе и

желаніе оправдать новыми подвигами Монаршую къ Вамъ довѣренность:

Пребывая Вамъ ИМПЕРАТОРСКОЮ Нашею милостію благосклонны

Корабль Парижъ на рейдѣ Варны. Сентября 29 дня 1828.

НИКОЛАЙ.

Орденъ Св: Владиміра большаго креста второй степени.

Вице-Адмиралу Мессеру.—*Въ ознаменованіе благоразумнаго распоряженія къ управленію отдѣльною Эскадрою Черноморскаго флота, и отличной храбрости оказанной при атакѣ флотоліъ крѣпости Варны 7-го числа Августа сего года.*

Орденъ Св: Анны первой степени.

Контръ-Адмиралу Сальти. — *Въ ознаменованіе особенной храбрости оказанной при дѣйствіяхъ противъ крѣпости Варны, и ревностное исполненіе всѣхъ разпоряженій Начальства.*

За сраженія при осадѣ и взятіи крѣпости Варны.

Орденольъ Св: Георгія 4-го класса.

Флота Лейтенанты: Ольшевскій, Монгонари и Юрковскій. *За отличіе ока-*

занное при вырѣзкѣ непріятельскихъ судовъ изъ подъ крѣпости Варны въ ночи съ 26-го на 27-е Іюля сего года.

Орденомъ Св: Владиміра 3-й степени.

Капитанъ 1-го ранга Скаловскій, *За отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

4-й степени съ бантомъ.

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Потемкинъ, Лейтенанты: Скаржинскій, Ивановъ 9-й, Конкевичъ, Вишневскій, Мозгакъ, Аркуловъ, Чигирь, Микрюковъ и Зайцевскій. *За отличіе оказанное при вырѣзкѣ непріятельскихъ судовъ изъ подъ крѣпости Варны въ ночи съ 26-го на 27-е Іюля сего года.*

Состоящій при Начальникѣ Морскаго Штаба Капитанъ-Лейтенантъ Серебряковъ и Адъютантъ Начальника Морскаго Штаба Лейтенантъ Дегалетъ. *За отличіе оказанное въ сраженіяхъ бывшихъ при крѣпости Варнѣ.*

Флота Капитанъ-Лейтенанты: Зайцовъ, Сунди 1-й, Сунди 2-й, Полозовъ, Стафопуло; Лейтенанты: Туркулъ, Щипуновъ, Морской Артиллеріи Капитаны 3-го

ранга Логиновъ, Палеологъ, Леоновъ 1-й, Кошкинъ, и Корпуса флотскихъ Штурмановъ Капитанъ Шишкинъ. *За отличное усердіе и храбрость оказанную при осадѣ крѣпости Варны.*

Бантомъ къ ордену.

Капитанъ-Лейтенанту Куприянову. *За отличіе оказанное въ сраженіяхъ бывшихъ при крѣпости Варнѣ.*

Орденомъ Св: Анны 2-й степени съ Алмазными украшеніями.

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Ценпиловичъ.

безъ Алмазныхъ украшеній.

Капитаны 1-го ранга: Папаегоровъ, Уманцъ; 2-го ранга: Михайли, Папахристо, Эсманнъ, и Капитанъ-Лейтенантъ Польскій. *За отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Морской Артиллеріи Капитанъ 2-го ранга Барановъ и Стеценковъ. *За отличное усердіе и храбрость оказаннное при осадѣ крѣпости Варны.*

3-й степени съ бантомъ:

Мичманъ Липкинъ, *за отличіе оказанное при взятіи Турецкихъ редутовъ и ретраншаментовъ подъ крѣпостію Варною.*

Лейтенанты: Масленниковъ 1-й, Казарскій 2-й, Шпаковскій 2-й, Ограновичъ 2-й, Федоровичъ 1-й, Косторфъ 2-й, Аркасъ 1-й, Большевъ 2-й, Кокараки 2-й, Соколовъ 2-й, Моцениго, Билимъ-Касовской, Чигирь, Баль 1-й; Мичмана, Попандопуло, Князь Гагаринъ; Морской Артиллеріи Капитанъ-Лейтенанты: Высоцкій 2-й, Націевскій 1-й, Націевскій 2-й, Яковенко; Лейтенанты: Осадскій, Гунаропуло; Унтеръ Лейтенантъ Самсоновъ; Корпуса флотскихъ Штурмановъ Капитанъ Корольковъ; Штабсъ-Капитаны Мызниковъ и Алгазинъ. *За отличное усердіе и храбрость оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Флота Лейтенантъ Бровцынъ, Мичмана Сальковъ, Джонни, Тударевъ, Рюминъ, Ситниковъ. *За отличіе оказанное при вырѣзкѣ непріятельскихъ судовъ изъ подъ крѣпости Варны въ ночи съ 26-го на 27-е Іюля сего года.*

Лейтенантъ Арищенко, Мичмана: Ключниковъ 1-й, Ключниковъ 2-й, Эрдели 2-й, Микрюковъ 5-й, Алексѣевъ 8-й, Беклешевъ, Трескинъ 1-й, Мофетъ, Данилевичь, Гревенсъ 2-й, Алферьевъ, Гречаниновъ; Конспапели: Романкевичь Горбъ, Крягинъ, *За отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Безъ банта.

Флота Лейтенантъ Кузминъ. *За тоже.*

4-й Степени.

Корпуса флотскихъ Шпурмановъ, Порутчики: Ухтеринъ, Средней; Подпорутчикъ Лукичъ и Прапорщикъ Кадьянъ. *За отличное усердіе и храбрость оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Мичманъ Андрѣевъ, Констапель Панкевичь. *За отличіе оказанное при вырѣзкѣ непріятельскихъ судовъ изъ подъ крѣпости Варны, въ ночи съ 26-го на 27-е Іюля сего года.*

Золотыми саблями съ надписью за храбрость.

Гвардейскаго Экипажа Капитанъ-Лейтенантъ Римскій Корсаковъ, *За отли-*

чіе оказанное въ сраженіяхъ бывшихъ при крѣпости Варнѣ.

Капитанъ 1-го ранга Критскій; Капитанъ-Лейтенанты: Бриманъ, Казарскій; Лейтенанты: Петровъ и Вульфъ, *За отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Капитанъ-Лейтенанты Вергопуло и Мессеръ 2-й, *За отличное усердіе и храбрость оказанное при осадѣ крѣпости Варны.*

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ въ Одессѣ Августа 18-го, сказано: *Производятся за отличіе оказанное при вырѣзаніи Турецкой флотиліи при крѣпости Варнѣ:*

Изъ Капитановъ 2-го ранга въ Капитаны 1-го ранга, Мелиховъ, съ оставленіемъ Начальникомъ Штаба Черноморскаго флота; изъ Лейтенантовъ въ Капитанъ-Лейтенанты: Романовъ, Зигури; изъ Мичмановъ въ Лейтенанты, Вѣтровъ; Адъютантъ Адмирала Грейга Васильевъ, съ оставленіемъ при прежней должности; изъ Гардемаринъ въ Мичмана Потулинъ; Корпуса флотскихъ Штурмановъ изъ Кондукторовъ въ Прапорщики Григоренко;

Старшій Адъютантъ Инспектора Черноморскихъ Ластовыхъ Экипажей 9-го Ластоваго Экипажа Капитанъ Свирскій въ Капитанъ-Лейтенанты въ 41-й Флотскій Экипажъ, и 10-го Ластоваго Экипажа Порутчикъ Тыртовъ въ Лейтенанты въ 41-й Флотскій Экипажъ.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО относя блестящій успѣхъ отважной вырѣзки Турецкой флотиліи, Россійскій флотъ новою славою покрывшей, благоразумнымъ распоряженіямъ Адмирала Грейга, искусному наставленію которымъ онъ снабдилъ Начальника отряда, а наиболѣе тому воинственному духу бодрости, порядка и повиновенія, который онъ умѣлъ внушить всему Черноморскому флоту, пріятнымъ долгомъ считаетъ и при семъ случаѣ вновь изъявить Адмиралу Грейгу Монаршую свою признательность, за усердное на пользу Государства служеніе его.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ въ лагерѣ при крѣпости Варнѣ Августа 30-го, сказано:

Производится за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны, 6-й Морской

Артиллерійской бригады Капитанъ 2-го ранга Залѣскій, въ Капитаны 1-го ранга.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ на кораблѣ Парижѣ на Варнскомъ рейдѣ Сентября 8-го, сказано:

Производятся за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны, 5-й Артиллерійской бригады - Порпупей Юнкера: Морозовъ, Выдринскій; Старшій Унтеръ-офицеръ Родіоновъ; 6-й Артиллерійской Бригады Портупей - юнкера: Тухтѣевъ, Лосевъ, Залѣскій, Кузминскій, Старшіе Унтеръ-офицеры: Лапинъ, Ильинъ и Абдулевскій, въ Констапели.

Въ Высочайшемъ приказѣ отданномъ въ С. Петербургѣ Октября 31-го, сказано:

Производятся за отличіе оказанное при осадѣ крѣпости Варны 5-й Морской Артиллерійской бригады изъ Капитанъ-Лейтенантовъ въ Капитаны 3-го ранга, Рескицкій; изъ Констапелей въ Унтеръ-Лейтенанты, Макаровъ и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Кондукторъ Пчельниковъ въ Прапорщики.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО объявляетъ Высочайшее свое благово-

леніе за отличное исполненіе порученій при устроеніи на южной сторонѣ Варнской рейды редута, Гвардейскаго Экипажа Лейтенантамъ Лерманшову 2-му, Липке 2-му, Хипрову и Мичману Андрѣеву 2-му.

За страженіе при крѣпости Костенжи.

Орденами Св: Анны 3-й степени:

Флота Лейтенанты: Артюховъ и Бель. *Въ воздаяніе примѣрнаго мужества и отличія оказаннаго при покорѣніи крѣпости Костенжи.*

4-й Степени.

Мичмана Душенкевичь, Лизуновъ, и Корпуса флотскихъ Штурмановъ Порушчикъ Васильевъ 2-й. *За тоже.*

Побѣда при Чесмѣ и истребленіе Турецкаго флота.

Въ первой части Записокъ сообщено обстоятельное извѣстіе о послѣднемъ подвигѣ нашихъ Мореплавателей въ Архипелагѣ, о баталіи Наваринской. Къ сему знаменитому дѣйствію открытъ путь, данъ примѣръ не забвенною побѣдою и истребленіемъ Турецкихъ Морскихъ силъ при Чесмѣ 24-го Іюня 1770-го

года.—Служащимъ во флотѣ будетъ лестно и полезно прочитать слѣдующее обстоятельное, съ подлинныхъ журналовъ и донесеній составленное, повѣствованіе, о Великомъ произшествіи которое положило начало славѣ флота нашего, и покрыло оный неувядаемыми лаврами.

Безсмертный основатель Россійскаго флота желалъ разпространить дѣйствіе его коль возможно далѣе, но не успѣлъ сего исполнить, и мореплаваніе наше до Царствованія ИМПЕРАТРИЦЫ ЕКАТЕРИНЫ II-й, непростиралось за Балтійское море, кромѣ ежегодно отправляемыхъ къ городу Архангельску съ разными припасами, двухъ судовъ, 3-хъ мачтовыхъ, называемыхъ Пинками.—По наступленіи войны съ Турками въ 1768-мъ году, въ слѣдствіе предложеній Морейскихъ и другихъ Грековъ, которые изъявили желаніе избавиться отъ тяжкаго ига, обѣщали возстать противу Турокъ, просили покровительства и хотя малой помощи военными снарядами и войсками, ЕКАТЕРИНА, поручила находившемуся тогда въ Италіи, Генералъ-Порутчику Графу

Алексѣю Григорьевичу Орлову, направленіе всѣхъ до сего относящихся дѣйствій политическихъ, и военныхъ, рѣшилась нанести удары непріятелю у самой его столицы и для сего послать въ Архипелагъ, часть морскихъ своихъ силъ.—Россійскіе мореплаватели не выходили изъ Зунда, надлежало пройти всѣ моря Европу омывающіе, заходить въ такіе мѣста, которыя были имъ извѣстны единственно по названію, тамъ же производить военныя дѣйствія.—Кромѣ сихъ трудностей представлялись другаго рода великія затрудненія отъ политическихъ обстоятельствъ. Англія и Франція, и тесно съ сею послѣднею сопряженная, тогда еще имѣющая вѣсъ въ дѣлахъ Европы, Гишпанія, не могли желать чтобы Россія распространила дѣйствія своихъ силъ въ Архипелагѣ противу Порты, которая къ войнѣ съ Россіею побуждена была Франціею.—Дабы не подать причинъ къ подозрѣнію о великихъ намѣреніяхъ, надлежало назначенные въ Средиземное морѣ суда, раздѣлить на двѣ эскадры и отправить вторую, черезъ четыре мѣсяца послѣ первой; ИМПЕРАТРИЦА увѣдомляя

о семъ Графа Орлова, говоритъ: *суда въ маломъ числѣ удобнѣе отъ примѣчанія злодѣйствующихъ намъ дворовъ скрыться могутъ.* ЕКАТЕРИНА предотвратила сіи запрудненія, открыла свободный путь Россійскому флоту на новое поприще славы къ пользѣ отечества, и повелѣла къ кампаніи 1769-го года, пріуготовить двѣ эскадры для отправленія въ Архипелагъ, первую въ началѣ лѣта, вторую осенью.

Первая подъ начальствомъ Адмирала Спиридова, состояла изъ слѣдующихъ судовъ:

	Корабли:	Командиры:
84-пу.	Святославъ	Кап: 1-го ран: Баржъ.
66-пу.	Св: Евстафій	— — —— Крюйзъ.
— —	3-хъ Іерарховъ	— — —— Грейгъ.
— —	3-хъ Святителей	— —— Роксбургъ.
— —	Европа	— — —— Корсаковъ.
— —	Сѣверный Орелъ	— —— Клокачевъ.
— —	Св: Іаннуарій	— — —— Борисовъ.
32-пу.	Фрегатъ Надежда-Благополучія	— — Кап: 2-го ран: Аничковъ.
10-пу.	Бомбардирскій корабль Громъ	Кап: Лей: Перепечинъ.
22-пу.	Пинки: Сатурнъ	—————— Лупандинъ.

22-ду ——— Венера—Кап: Лей: Поповкинъ.
—— Пинки: Лапоминка——— Извѣковъ.
—— ——— Соломбалъ ——— Мистровъ.
Пакетботы: Летучій Лейт: Роспиславскій.
—— ———Почталіонъ Лейт: Еропкинъ.

Эскадра сія была совершенно готова къ вступленію подъ паруса 17-го Іюля 1769 года. Адмиралъ поднялъ свой флагъ на кораблѣ Евстафіи.

18-го Іюля ИМПЕРАТРИЦА на шлюпкѣ изъ Ораніенбаума прибыла прямо на корабль Евстафій; возложила на Адмирала Спиридова орденъ Св: Александра Невскаго и образъ Іоанна Воина на голубой лентѣ, Капитана Грейга и Баржа пожаловала чинами Бригадировъ: Командировъ судовъ и всѣхъ Штабъ и Оберъ-офицеровъ допустила къ рукѣ.—Пробывъ близъ двухъ часовъ на Эскадрѣ возвратилась въ Ораніенбаумъ.—Въ тотъ же день въ 10-мъ часу вечера, всѣ суда начали выпятиваться за гавань и не останавливаясь на Кронштатскомъ рейдѣ, прямо пошли къ Красной Горкѣ, гдѣ легли на якорь.

26-го Іюля, Эскадра отправилась въ путь; по причинѣ сильныхъ противныхъ

вѣтровъ достигла Копенгагена не прежде 30-го Августа.—6-го Сентября отъ города Архангельска пришелъ корабль подъ начальствомъ Капитана 2-го ранга Лупандина, и присоединился къ эскадрѣ; корабль сей потомъ названъ Роспислaвомъ.

9-го Сентября Эскадра съ Копенгагенскаго рейда пошла въ дальнѣйшій путь; 23-го прибыла въ Портсмутъ, 10-го Октября отправилась изъ Портсмута. Въ Атлантическомъ океанѣ нѣкоторые корабли и меньшія суда отстали; Адмиральскій корабль Евстафій съ прочими, 6-го Ноября прошедши Гибралтарскій проливъ вступилъ въ Средиземное море, на которомъ Россійскій флагъ никогда не развѣвался.

Въ теченіи Ноября мѣсяца прибыли и прочіе корабли въ Портъ Магонъ, гдѣ назначено было мѣсто соединенія, рандеву; для разныхъ исправленій стояли въ Портѣ Магонѣ до Генваря мѣсяца, въ сіе время пріѣхалъ изъ Ливорны Генералъ-Маіоръ Графъ Орловъ, для начальства надъ десантными войсками. Генваря 23-го, Эскадра выступила въ путь, 29-го пришла въ Ливорну.—6-го Февраля отправилась далѣе къ Архипелагу и 28-го достигла береговъ Морei;

гдѣ Греки уже подняли оружіе противу Турокъ.—Эскадра стала на якорь въ заливѣ Каломатскомъ.—1-го Марта свезли войски, потомъ пошли къ Коронской крѣпости, и съ помощію Грековъ намѣревались оную осадить. Графъ Алексѣй Григорьевичь Орловъ, котораго ИМПЕРАТРИЦА пожаловала въ Генералъ Аншефы, назначила Главнокомандующимъ Морскихъ и Сухопутныхъ силъ въ Архипелагѣ, и дала ему право поднять Кейзерь флагъ, прибылъ 14-го Апрѣля, поднялъ данный ему флагъ на кораблѣ 3-хъ Іерарховъ и Эскадра пошла въ Наваринскій заливъ; высадили войски, которыя заняли какъ городъ такъ и крѣпость.

Между тѣмъ Октября 9-го 1769 года, отправилась изъ Кронштата вторая Эскадра, назначенная въ Средиземное море подъ командою Контръ-Адмирала Ельфинстона; состояла изъ слѣдующихъ судовъ.

Корабли		Командиры:
66-пу.	Нетронь — Ка:	1-го ран: Хметевскій.
— —	Саратовъ — —	— — Бешенцовъ.
— —	Тверь — —	— — — Игнатьевъ.
Фрегаты:		
36-пу.	Надежда — Ка:	2-го ран: Поливановъ.

32-му. Африка — Ка: 2-го ран: Клеопинъ.

Судно Чичаговъ, Кап:-Лейт: Поярковъ.

Купеческій Пакетботъ С. Павелъ, Лейтенантъ Кривцовъ.

Сія Эскадра заходила въ Англію; 27-го Апрѣля 1770 года прошла Гибралтарскій проливъ не останавливаясь; 9-го Маія достигла Архипелага, и 2-го Іюня въ бухтѣ Колокинской соединилась съ Эскадрою Адмирала Спиридова. Чрезъ нѣсколько дней весь Флотъ отправился далѣе къ Архипелагу и Іюня 16 въ портѣ Тріо на островѣ Паросѣ положилъ якорь. Налившись водою, пошелъ къ отысканію Турецкаго флота; 20-го узнали что 17-ть большихъ непріятельскихъ кораблей и двѣ шебеки лежатъ на якорѣ между островомъ Хіо и Анатолійскимъ берегомъ, а далѣе въ заливѣ подъ городомъ Чесмою много другихъ судовъ. Получивъ сіе свѣденіе Главнокомандующій направилъ путь въ Хіоскій проливъ и въ 6-ть часовъ утра 24-го, при входѣ въ сей проливъ, увидѣли непріятельскій флотъ, стоящій на якорѣ на шпрингахъ, лѣвымъ бортомъ къ острову Хіо, а правымъ къ Анатолійскому берегу; кораблей было 17, фрегатовъ 8, и нѣсколь-

ко мѣлкихъ судовъ. Графъ Орловъ поѣхалъ на корабль къ Адмиралу Спиридову и съ общаго Совѣта положили, не взирая на превосходство силъ непріятеля, атаковать его немедленно, къ чему и сдѣлали слѣдующее разпоряженіе:

Адмиралу Спиридову начальствовать Авангардіею, которую составили
изъ кораблей:

66-пу Европы, Капитанъ Клокачевъ.
66-пу Евстафія —— —— Крюзъ.
66-пу 3-х Святителей —— Хметевскій.
Фрегата, Надежды
благополучія — —— Кап: Степановъ.

Кордебаталіи быть подъ собственнымъ Начальствомъ Главнокомандующаго, и состоять:
изъ Кораблей

66-пу Іаннуарія — — Кап: Борисовъ.
66-пу 3-х Іерарховъ, — —— Грейгъ.
66-пу Роспислава— — —— Лупандинъ.
Фрегатовъ:
Почталіона Еропкинъ.
Бомбардирскаго корабля
Грома Перепечинъ.

Въ Арріергардіи подъ командою Контръ-Адмирала Ельфинстона быть:

Кораблямъ:

66-пу Непронь-меня, — Кап: Бешенцову.
84-пу Святославу —— —— Рокзбургу.
66-пу Саратову —— —— Поливанову.

Фрегатамъ:

Надеждѣ —— —— Кап: Извѣковъ.
Африкѣ —— —— —— Клеопинъ.

Командующіе кораблями призваны къ Адмиралу и каждому назначено дѣйствіе и мѣсто при нападеніи. Въ 11-шь часовъ сдѣланъ сигналъ идти на непріятеля; въ началѣ 12-го часа съ Турецкаго флота открыли стрѣльбу, наши корабли приближались въ молчаніи. Передовой корабль Европа подъ начальствомъ Капитана Клокачева, подошедъ на близкій ружейный выстрѣлъ противъ передоваго надвѣтреннаго Турецкаго Адмиральскаго корабля, началъ дѣйствовать и шелъ вдоль непріятельской линіи выдерживая огонь всего Турецкаго флота. За Европою вступилъ въ бой Адмиральскій корабль Евстафій, потомъ по порядку корабли: 3-хъ Святителей, Іануарій, 3-хъ Іерарховъ и Ростиславъ; Арріегаргардія подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Ельфинстона держалась не въ близкомъ разстояніи отъ Турец-

каго флота.—Адмиральскій корабль Евстафій, котораго Капитанъ былъ потомъ нашъ знаменитый Адмиралъ Крюйзъ, выдерживая жестокій непріятельскій огонь, подошелъ къ Турецкому Адмиральскому кораблю на пистолетный выстрѣлъ, положилъ гротъ-марсель на стеньгу и началъ такую сильную безпрерывную стрѣльбу, что вскорѣ совершенно разбилъ непріятельскій корабль; былъ съ нимъ почти бортъ къ борту, какъ вдругъ Турецкій корабль загорѣлся въ каютѣ. Тогда Адмиралъ взявъ съ собою Генералъ Поруччика Орлова и своего Генеральсъ Адъютанта Нестерова, съѣхалъ на ближайшій фрегатъ Почталіонъ; въ сіе время по сигналу со всего флота посланы шлюпки къ кораблю Евстафію чтобы оный отбуксировать отъ горящаго Турецкаго корабля.—Между тѣмъ непріятельскій флотъ много потерпѣвшій отъ жестокаго сраженія съ кораблями Европою и Евстафіемъ, увидя своего Адмирала объятаго пламенемъ, отрубилъ канаты и направился въ Чесменскую губу. Въ сіе время (въ два часа по полудни) подгорѣвшая на Турецкомъ Адмиральскомъ ко-

раблѣ гротъ-мачта, упала на средину корабля Евстафія, который тотчасъ взорвало. — Главнокомандующій сдѣлалъ сигналъ чтобы весь флотъ слѣдовалъ за непріятелемъ; Турецкіе корабли приходя въ заливъ Чесменскій, ложились на якорь въ безпорядкѣ; въ третьемъ часу по полудни наша Эскадра положила якорь у самаго входа въ заливъ. Вскорѣ потомъ поставленъ въ переди Бомбардирскій корабль Громъ, и началъ бросать бомбы въ непріятельской флотъ.

Въ 5-ть часовъ, Главнокомандующій съ флагманами и Капитанами на Совѣтѣ положили, чтобы Турецкой флотъ атаковать и буде возможно зжечь; для чего изъ четырехъ Греческихъ судовъ немедленно сдѣлать брандеры.

Іюня 25-го при разсвѣтѣ увидѣли четыре большіе непріятельскіе корабля стоящіе на якорѣ близъ входа въ заливъ одинъ за однимъ, а прочіе стояли въ безпорядкѣ. На мысу съ правой стороны входа устроена была батарея, съ которой какъ и съ четырехъ кораблей производили стрѣльбу по Бамбардирскому кораблю, но безъ успѣшно.

Въ 6-ть часовъ по полудни четыре брандера были готовы. Какъ по узкости входа въ заливъ, всему флоту не возможно было произвести нападеніе, то и положено отрядить для сего четыре корабля и два фрегата съ брандерами, а именно: Европу, Ростиславъ, Непронь меня, Саратовъ; фрегаты Надежду и Африку, а прочимъ быть въ готовности къ сраженію, и въ случаѣ нужды занять мѣста кораблей отряжаемыхъ для атаки. На брандеры опредѣлены командирами Офицеры по ихъ желанію: Капитанъ-Лейтенантъ Дугдалъ, Лейтенанты: Ильинъ, Макензи и Мичманъ Князь Василій Гагаринъ, Начальство надъ отрядомъ поручено Капитану Грейгу (*), которому отъ Главнокомандующаго дано подробное предписаніе и между прочимъ велѣно: начать приближеніе къ непріятелю при наступленіи ночи, дабы онъ не скоро могъ сіе примѣтить, для чего лучше подходить на завозахъ; къ полуночи подойтить на близкій выстрѣлъ, Брандеры имѣть подъ защитою кораблей въ

(*) Бывшему знаменитому у насъ Адмиралу.

безопасности, а пустить ихъ въ передъ тогда, когда усмотрѣно будетъ что они могутъ исполнить назначенное имъ дѣло. Командирамъ сихъ судовъ предписать, что бы они старались сцѣпиться съ кораблемъ а не съ малымъ какимъ судномъ; на каждый брандеръ, кромѣ Командира опредѣленъ одинъ отличный Артилерійскій Офицеръ и десять отборныхъ служителей съ 10-ти веселною шлюпкою.—Капитанъ Грейгъ поднялъ брейдъвымпелъ на кораблѣ Ростиславѣ, и въ 11-ть часовъ по полудни сдѣлалъ сигналъ своей Эскадрѣ идти на непріятельскій флотъ. Корабль Европа, которому согласно диспозиціи надлежало быть вторымъ, по приказанію Адмирала Спиридова пошелъ первымъ; коль скоро приближился къ непріятельскому флоту встрѣченъ былъ съ береговой батареи и со всего флота жестокимъ огнемъ, но не былъ онымъ остановленъ; пришелъ на предписанное разстояніе и въ половинѣ перваго часа положа якорь открылъ огонь безпрерывный ядрами, книпелями, брандскугелями и былъ въ сраженіи одинъ со всѣмъ флотомъ; потомъ корабль Ростис-

славъ, фрегатъ Надежда и корабль Нептронь-меня пришли на мѣста и вступили въ бой. Въ началѣ втораго часа въ срединѣ непріятельскаго флота, на одномъ кораблѣ загорѣлся гротъ-марсель, огонь вскорѣ пошелъ къ низу и къ верьху, по мачтѣ, по реямъ и вѣсь корабль занялся пламенемъ.—Въ сіе время по учиненному отъ Начальствующаго отрядомъ Капитана Грейга сигналу, Брандеры пустились въ непріятельскій флотъ; по причинѣ густаго дыма, съ Эскадры видѣли токмо одинъ, который прицѣпясь къ непріятельскому кораблю зажегся, прочіе брандеры также зажглись. Турецкіе корабли начали загорашся и подрываться одинъ за другимъ, такъ что вскорѣ весь Турецкій Флотъ объятъ былъ пламенемъ. Въ четыре часа отправлено съ нашей Эскадры 13ть шлюпокъ подъ Начальствомъ Капитанъ-Лейтенанта Булгакова, чтобы ежели возможно вывести изъ залива нѣсколько кораблей и другихъ судовъ; въ 6м часу выведенъ одинъ 60 пуш: корабль на которомъ написано было названіе его *Родосъ*, и 5ть полугалеръ. Взрываніе Турецкихъ кораблей продол-

жалось до 9го часа, тогда взорвало послѣдній 15й корабль и отрядъ Капитана Грейга возвратился ко Флоту.—Турки пришли въ такой ужасъ, что и бывшіе на берегу войска, оставя и батарею и самую крѣпость Чесьму, бѣжали въ Смирну съ спасшимся со флота Капитанъ Пашею. Въ теченіи сего дня посланы были двѣ Турецкія галеры подъ Начальствомъ Подполковника Обухова, что бы изъ города и батарей взять орудія и военные снаряды. Главнокомандующій съ нѣкоторыми Флотскими Капитанами ѣздилъ по заливу и къ городу. Днищь сгорѣвшихъ кораблей сочтено пятнадцать, въ томъ числѣ отъ 80ши до 90та пушекъ 6шь, отъ 60ши до 70ши 9шь, Фрегатовъ 6шь, и нѣсколько шебекъ и мелкихъ судовъ. Съ нашей стороны потеря состояла въ взорванномъ кораблѣ Евстафіи, на которомъ погибло офицеровъ 14, нижнихъ чиновъ, болѣе 450; спаслись, Капитанъ, 3 офицера и 40 человѣкъ нижнихъ чиновъ.—На пяти корабляхъ бывшихъ въ дѣлѣ, убито 43 человѣка, ранено 25. Изъ спасшихся съ корабля Евстафія, Сержантъ Иванъ Абатуровъ особеннаго примѣчанія достоинъ

потому, что послѣ взрыва взятъ непріятельскою шлюпкою и отвезенъ на Турецкій корабль, а по взрывѣ сего корабля выплылъ на Чесменскій берегъ, откуда привезенъ на корабль Нетронь-меня.

Главнокомандующій Графъ Орловъ въ донесеніи ИМПЕРАТРИЦѢ о семъ знаменитомъ сраженіи, говоритъ между прочимъ: „всѣ корабли съ великою храбростію „атаковали непріятеля, всѣ съ великимъ „тщаніемъ исполняли свою должность, „но корабль Адмиральскій Св. Евстафій, „превзошелъ всѣ прочіе; Англичане, Фран„цузы, Венеціаны и Малтійцы свидѣтели „въ семъ дѣйствіи признались, что они „никогда непредставляли себѣ чтобъ мо„жно было атаковать непріятеля съ „такимъ терпѣніемъ и неустрашимо„стію; 84^хъ пушечный непріятельскій „корабль, былъ уже взятъ нашимъ Адми„ральскимъ кораблемъ, но по несчастію „загорѣлся и зжегъ Евстафій; кромѣ Ад„мирала, Капитана и человѣкъ сорока „или пятидесяти разныхъ чиновъ“ ни„кого съ онаго неспаслось. Далѣе въ донесеніи Графа Орлова сказано: „Я сдѣ„лалъ Совѣтъ, положено атаковать непрі-

„ятеля вторично, послать четыре бран-
„дера, подъ прикрышіемъ 4^хъ линейныхъ
„кораблей, двухъ фрегатовъ и бомбардир-
„скаго судна; для предводительства надъ
„сею Эскадрою назначенъ былъ Флота Ка-
„питанъ бригадирскаго ранга Грейгъ, ко-
„торый въ полночь на 26^е число Іюня, сня-
„вшись съ якоря и не смотря ни на бата-
„рейной, ни на корабельной непріятель-
„скій огонь, приближился къ непріятелю
„во всякомъ порядкѣ, подъ жестокою пу-
„шечною стрѣльбою, послалъ брандеры, но
„недопустивъ еще оныхъ, брандсъ-куге-
„лями зажегъ въ срединѣ стоящій непрія-
„тельскій корабль.“ Выше видѣли мы что Эскадра Контръ-Адмирала Ельфинстона во время сраженія держалась не въ близкомъ разстояніи отъ непріятеля, и Главнокомандующій въ донесеніи своемъ къ ИМПЕРАТРИЦѢ говоритъ:„ Ежели Контръ-
„Адмиралъ Ельфинстонъ не перемѣнитъ
„своего поведенія, я принужденнымъ най-
„дуся для пользы службы ВАШЕГО ВЕ-
„ЛИЧЕСТВА отнять у него команду и
„поручитъ оную Флота Капитану Бри-
„гадиру Грейгу, котораго достоинства,
„вѣрность, усердіе, прилѣжаніе и бла-

„горазуміе увѣряютъ меня, что подъ его „предводительствомъ, дѣла пойдутъ го„раздо успѣшнее.“

Истребленіе Турецкаго Флота поразило Порту Оттоманскую бѣдствіемъ, а другія Правительства удивленіемъ. Россійскія Эскадры, какъ выше сказано, не простирали движеній своихъ за предѣлы Балтійскаго моря, не были въ военныхъ дѣйствіяхъ близъ тридцати лѣтъ, въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1769 года еще не выступили изъ Зунда, а въ Іюнѣ мѣсяцѣ слѣдующаго 1770 года, сыскали и истребили непріятельскій флотъ у береговъ Азіи, такъ сказать при входѣ въ Столицу Турецкой Имперіи.—Послѣ сего великаго произшествія, Россійскіе морскіе силы владычествовали на водахъ и островахъ Архипелага до самаго заключенія мира, то есть въ теченіи пяти лѣтъ.—На островѣ Паросѣ, въ Портъ-Аузѣ, имѣли Адмиралтейство, гдѣ починивали и строили суда.—Эскадры простирали плаваніе въ Египетъ, вступили въ пріязненныя сношенія съ возставшимъ противу Порты извѣстнымъ Египетскимъ Пашею Али-Беемъ, и хотя двукратное перемиріе съ

Турками на сухомъ пути постановленное, прерывало военныя дѣйствія Россійскаго Флота, однакоже они были таковы, что къ убѣжденію непріятеля на заключеніе мира при Кучукъ-Кайнарджи, способствовали на равнѣ съ успѣхами сухопутной Арміи.—Сей знаменитый миръ какъ извѣстно, положилъ основаніе всѣмъ послѣдовавшимъ успѣхамъ, которые довели Россію съ границъ Харковской губерніи на берега Дуная.

Отличившіеся въ приснопамятномъ Чесменскомъ сраженіи удостоены слѣдующихъ наградъ:

Главнокомандующій Генералъ-Аншефъ Графъ Орловъ орденомъ Св: Георгія 1 го класса, наименованіемъ Чесменскій, и Кейзеръ флагъ оставленъ при немъ, съ дозволеніемъ поднимать оный на корабляхъ и употреблять въ Гербѣ,—*за храброе и разумное флотомъ предводительство и одержаніе знаменитой при берегахъ Ассійскихъ надъ Турецкимъ Флотомъ побѣды и совершенное онаго истребленіе въ заливѣ Чесменскомъ* (*).

(*) Изрѣченія изъявляющія за что пожа-

Начальствующій Эскадрою Адмиралъ Спиридовъ орденомъ Святаго Апостола Андрея и деревнями,—*за похвальные и ревностные поступки во время одержанной 24 Іюня надъ непріятельскимъ Флотомъ знаменитой побѣды.*

Генералъ-Маіоръ Графъ Орловъ, чиномъ Генералъ-Порутчика и орденомъ Св; Георгія 2-го класса.—*За отличную храбрость и мужество, оказанныя имъ во время одержанной надъ Турецкимъ Флотомъ при берегахъ Ассійскихъ знаменитой побѣды и поданной къ пріобрѣтенію оной совѣты.*

Контръ-Адмираль Грейгъ орденомъ Св: Георгія 2-го класса. *За отличную храбрость и мужество оказанныя во время одержанной при берегахъ Ассійскихъ надъ Турецкимъ флотомъ побѣды и подаваемыя имъ къ истребленію онаго способы.*

Капитанъ 1-го ранга Клокачевъ, орденомъ Св: Георгія 4-го класса. *За отличную неустрашимость съ каковою*

лованы награды, взяты изъ Высочайшихъ Указовъ о сихъ наградахъ.

во время нападенія на Турецкой флотъ 24 Іюня при входѣ въ заливъ Чесменскій, съ однимъ своимъ кораблемъ вступилъ въ сраженіе и выдержалъ огонь всего флота доколѣ подоспѣли другіе корабли.—3-го класса, *за храбрые и мужественные подвиги оказанные въ атакѣ Турецкаго флота находящагося въ гавани Чесменской.*

Флота Капитанъ 1-го ранга Хметевской, орденомъ Св: Георгія 4-го класса. *За храбрость и мужество оказанное въ сраженіи съ непріятелемъ, и за дѣйствіе съ отличнымъ искуствомъ и неустрашимостію, на превосходную непріятельскую силу.*—3-го класса. *За отличные подвиги въ сраженіи противъ непріятеля въ виду всего флота со врученнымъ ему кораблемъ.*

Орденомъ Св: Георгія 4-го класса.

Флота Капитанъ 1-го ранга Лупандинъ. *За храбрость и мужество оказанное при сраженіи въ Хійскомъ каналѣ во время созженія Турецкаго флота при Чеслѣ.*

Флота Капитанъ 1-го ранга, Фонъ Крюйзъ. *За храбрость и мужество ока-*

занныя во время сраженія Іюня 24 и за созженіе Главнаго непріятельскаго корабля.

Флота Капитанъ 2-го ранга Степановъ, .—*За храброе прогнаніе непріятеля съ 22-хъ пушечной батареи и овладеніе оною при Чесмѣ, командуя фрегатомъ.*

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Перепечинъ, —*За отличный поступокъ по прогнаніи непріятельскихъ кораблей въ портѣ Чесмѣ, когда подошелъ къ устью съ бомбандирскимъ судномъ подъ пушечные выстрѣлы, бросая бомбы выдержалъ огонь изъ кораблей и батареи, такъ и при осадѣ крѣпости Лемноса.*

Флота Капитанъ-Лейтенантъ: Дугдалъ, Лейтенанты: Макензіи, Ильинъ и Князь Гагаринъ,—*Неустрашимо начальствовали брандерами, употребленными во время нападенія на Турецкой флотъ въ Чесменскомъ заливѣ и зажели непріятельскій корабль.*

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Карташевъ и Лейбъ Кирасирскій Ротмистръ Баронъ Менгденъ.—*За храбрость, мужество и неустрашимый поступокъ ока-*

занные во время послѣдней атаки въ заливѣ Чесменскомъ, когда они отправясь въ средину зажженнаго непріятельскаго флота взошли на корабль Родосъ вывели оный изъ залива.

Флота Капитанъ-Лейтенантъ Ханыковъ.—*За взятіе при Чесмѣ мелкихъ судовъ изъ подъ пушечныхъ и ружейныхъ выстрѣловъ.*

Указомъ даннымъ Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи 22-го Сентября 1770 года, ИМПЕРАТРИЦА повелѣла выдать предписанныя по морскому уставу награжденія за флаги, за пушки, за взятые корабли и проч. Всѣмъ находившимся въ сраженіи при Чесмѣ нижнимъ чинамъ какъ морскимъ такъ и сухопутнымъ, пожаловала для ношенія на голубой лентѣ Серебряную медаль, на одной сторонѣ коей было грудное изображеніе ЕКАТЕРИНЫ, такоеже какъ на монетахъ, а на другой горящій Турецкій флотъ съ надписью въ низу года, мѣсяца, и дня сраженія, а на верьху слово: *былъ*; надпись сія примѣчанія достойна, ибо можетъ относится къ

тому кто украшенъ медалью и къ истребленному Турецкому флоту.

Для изъявленія что подвигъ Адмиральскаго корабля Евстафія должно сохранить въ памяти флота, первоспущенный послѣ Чесменскаго сраженія корабль, наименованъ *Память Евстафія*; спускъ былъ Маія 13-го 1771 года.

Приложенное начертаніе Чесменскаго сраженія снято съ утвержденнаго Графомъ Орловымъ, которое находится у Предсѣдателя Комитета.—На отношеніе къ Г-ну Генералъ Гидрографу, о доставленіе изъ Гидрографическаго Депо плана сраженія при Чесмѣ, получено увѣдомленіе, что въ Депо нѣтъ никакого плана.

Маія 17го Предсѣдатель Комитета получилъ отъ Господина Морскаго Министра предписаніе въ слѣдующихъ словахъ:

„Въ настоящемъ лѣтѣ отправляет-
„ся 1-го числа Іюня, съ Кронштатскаго
„рейда эскадра подъ Начальствомъ Г.
„Генералъ-Адъютанта Адмирала Сенявина для крейсерованія въ Балтійскомъ

„морѣ и Финскомъ заливѣ, и отъ оной „въ Зундѣ отдѣляется нѣсколько кораблей „и другихъ судовъ для слѣдованія подъ „Начальствомъ Контръ-Адмирала Рикор„да въ Средиземное море.

„Увѣдомляя о семъ Ваше Превосхо„дительство прошу на основаніи долж„ности Ученаго Комитета предвари„тельнаго образованія Морскаго Мини„стерства Главы VIII. §212, въ пунктѣ 5м „изображенной, предложить Комитету „о составленіи Инструкціи по Ученой „части для помянутыхъ Начальниковъ „Эскадръ, и оныя доставить ко мнѣ „благовремянно.“

Въ слѣдствіе сего предписанія отъ Комитета составлены слѣдующія двѣ инструкціи.

Господину Генералъ-Адъютанту Адмиралу Сенявину.

Господинъ Морской Министръ сего Маія 17го за № 226, извѣстивъ Комитетъ что Эскадра подъ Начальствомъ Вашего Высокопревосходительства будетъ нынѣшнимъ лѣтомъ крейсеровать въ Балтійскомъ морѣ, предписалъ составить для Васъ Инструкцію по Ученой части;

въ слѣдствіе сего предписанія Комитетъ положилъ отнестись къ Вамъ, что по извѣстнымъ и знаменито доказаннымъ познаніямъ Вашимъ, и долговремянной опытности въ Морскомъ искуствѣ, по вниманію какое Вы всегда обращали, на все нужное для пользы нашихъ Морскихъ Офицеровъ, Комитетъ увѣренъ въ попеченіяхъ которыя Вы будете, имѣть чтобы Начальствующіе судами въ Вашей Эскадрѣ состоящими, при всякомъ случаѣ когда обстоятельства и время позволятъ, исполняли слѣдующее:

1-е, Дѣлали замѣчанія, о направленіи и силѣ теченій, которыя въ Балтійскомъ морѣ не совершенно еще достаточно опредѣлены, какъ бы того можно желать.

2-е. При наблюденіи склоненія компасной стрѣлки, замѣчали измѣненія въ оныхъ отъ дѣйствія желѣза находящагося на судахъ.

3-е. Старались узнать нѣтъ ли возможности какой либо перемѣною въ мѣстномъ положеніи компаса, или нѣкоторыхъ вещей въ суднѣ, уменьшить сіе дѣйствіе.

4-е. Хотя плаваніе Балтійскимъ моремъ не требуетъ частыхъ и различныхъ Астрономическихъ наблюденій для опредѣленія широты и долготы мѣстъ, но какъ весьма нужно Офицерамъ и Штурманамъ, пріобрѣтать надлежащую въ семъ дѣлѣ опытность, то и должно, что бы они производили наблюденія не однихъ только полуденныхъ и другихъ высотъ Солнца, но и разстояній луны и прочихъ свѣтилъ, дѣлали слѣдующія вычисленія и въ то время когда наблюденія для опредѣленія мѣста и не нужны.

5-е. Господа Начальствующіе судами конечно обратятъ всякое попеченіе на Гардемаринъ, особливо на тѣхъ судахъ, гдѣ не будетъ Кадетскихъ Офицеровъ; кромѣ обученія практикѣ въ управленіи парусами и судномъ, въ произведеніи Астрономическихъ наблюденій, Гардемарины должны продолжать занятія свои въ теоріи и въ полной мѣрѣ оправѣтствовать попеченіямъ начальства ихъ въ Корпусѣ.—Господа Капитаны безъ сомнѣнія займутся Гардемаринами съ истиннымъ удовольствіемъ, тѣмъ больше что видятъ въ нихъ питомцевъ того знамени-

шаго Училища, въ которомъ сами пріобрѣли познанія, открывшіе имъ путь на поприще службы.

Въ заключеніе Комитетъ проситъ Ваше Высокопревосходительство, по возвращеніи изъ кампаніи доставить описаніе о плаваніи и дѣйствіяхъ Вашихъ, которыя уже и потому будутъ достойны примѣчанія, что Эскадра имѣетъ Предводителемъ Адмирала Сенявина.

Предсѣдатель Комитета

Голенищевъ Кутузовъ.

Маія 25 1828 года.

Господину Контръ-Адмиралу Рикорду.

Господинъ Морской Министръ сего Маія 17-го за № 288, извѣстивъ Комитетъ что Эскадра подъ Начальствомъ Вашего Превосходительства нынѣшнимъ лѣтомъ отправляется въ Средиземное море, предписалъ составить для Васъ инструкцію по ученой части; въ слѣдствіе чего Комитетъ положилъ поручить Вашему Превосходительству слѣдующее.

1-е. Хотя главное намѣреніе въ плаваніи Вашемъ будетъ скорейшее достиженіе назначеннаго мѣста, но сіе неможетъ

воспрепятствовать что бы во время перехода Сѣвернымъ моремъ, на судахъ Эскадру вашу составляющихъ, производили наблюденія, о глубинахъ и особенно о грунтахъ, которые какъ извѣстно служатъ въ Сѣверномъ морѣ надежнымъ руководствомъ къ опредѣленію мѣста на картѣ, такъ что Лоцмана съ прилежащихъ береговъ, симъ средствомъ весьма точно узнаютъ мѣсто гдѣ находится судно. Ежели противные вѣтры задержатъ Васъ въ Сѣверномъ морѣ, сей неблагопріятный случай, доставитъ возможность къ умноженію замѣчаній о глубинахъ и грунтахъ.

2-е. Вы обратите вниманіе, сколько обстоятельства позволятъ, на изслѣдованіе въ Сѣверномъ морѣ направленія и силы теченій; они разнобразны и часто измѣняющіяся.

3-е. Астрономическими наблюденіями, которыя должно будетъ производить въ продолженіи плаванія Вашего, и особенно въ Атлантическомъ Океанѣ, прикажите занимать Гг. флотскихъ Офицеровъ, чтобы они пріобрѣтали надлежащія познанія и опытность въ семъ дѣлѣ для мореплаванія столько нужномъ.

4-е. Прикажите производить замѣчанія и наблюденія о склоненіяхъ магнитной стрѣлки, и о измѣненіи въ оныхъ отъ мѣстныхъ на суднѣ причинъ.

5-е. Вамъ извѣстно, что въ Гибралтарскомъ проливѣ и при вступленіи изъ онаго въ Средиземное море, всегда находятъ сильное теченіе влекущее къ О. Но иногда въ тоже самое время встрѣчаютъ противное сему теченіе, въ близости береговъ Африки; можетъ быть Вы будете имѣть случай сіе изслѣдовать.

6-е. Въ Средиземномъ морѣ не рѣдко бываютъ промбы и тогда вѣтръ дуетъ изъ разныхъ и противныхъ румбовъ. Предпишите Начальникамъ судовъ, что бы они ежели во время плаванія Вашего встрѣтится сіе метеорологическое явленіе, обратили на оное особенное вниманіе и сдѣлали какія возможно будетъ замѣчанія.

Въ заключеніе Комитетъ присовокупляетъ, что онъ увѣренъ въ попеченіяхъ, которыя Вы приложите, дабы воспользоваться всякою возможностію къ произведенію замѣчаній и наблюденій, могу-

щихъ способствовать пріумноженію свѣденій до морскаго Искуства относящихся, и просить сообщить все то, что Вы по сей части найдете примѣчанія достойнымъ.

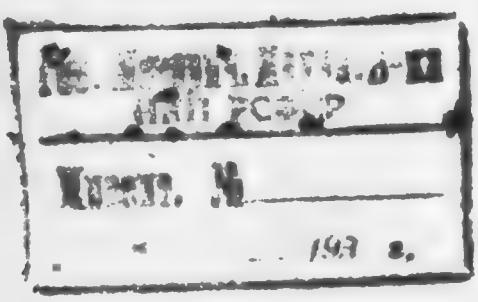
Предсѣдатель Комитета
Голенищевъ Кутузовъ.

Маія 25 1828 года.

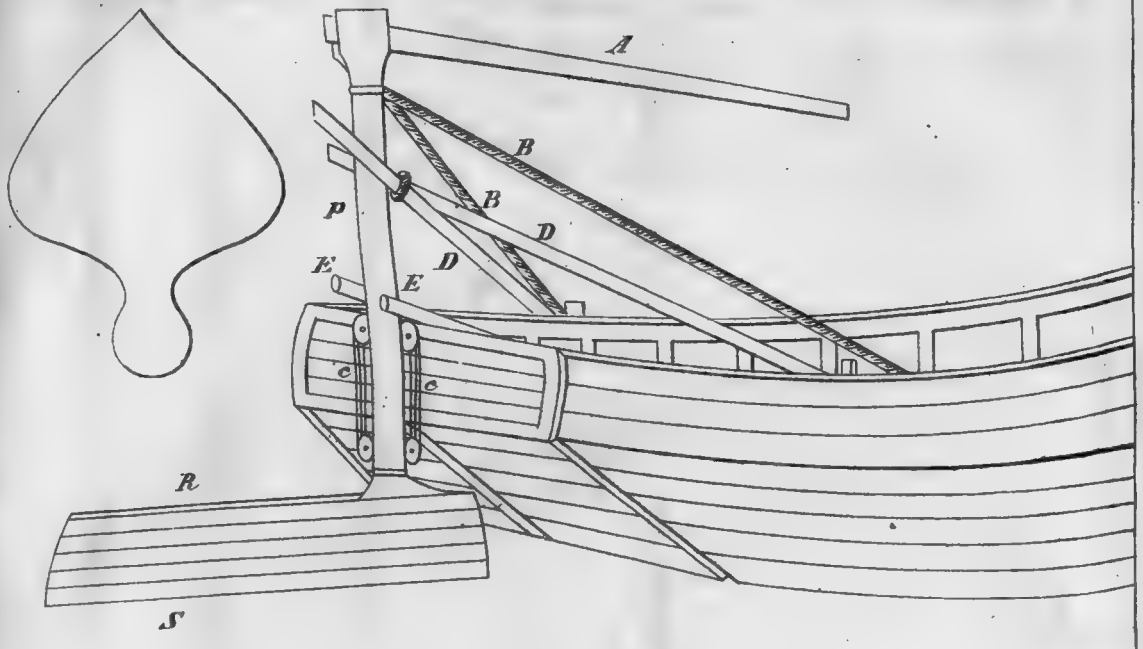
Конецъ второй части.

ОПЕЧАТКИ.

Стр.	строка	Напечатано:	Читай.
15.	5 снизу	машинъ . .	махинъ
57.	13 сверху	прошираетъ	простираютъ
62.	4 снизу	точка . .	точки.
103.	6 снизу	пѣсколько .	нѣсколько
111.	1 снизу	выстаскивать	вытаскивать
122.	8 снизу	конатныхъ .	канатныхъ
180.	5 снизу	Нетронь . .	Непронь-меня
185.	8 снизу	Бамбандирской	Бомбандирской
194.	13 сверху	поданный. .	поданныя

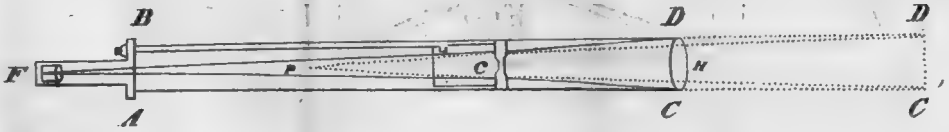


Фиг: 1ая Чертежъ руля употребляемаго на перевозныхъ судахъ на рѣкѣ Сенѣ.



Масштабъ въ футахъ.

Фиг: 2 телескопъ.



Масштабъ въ Дюймахъ.

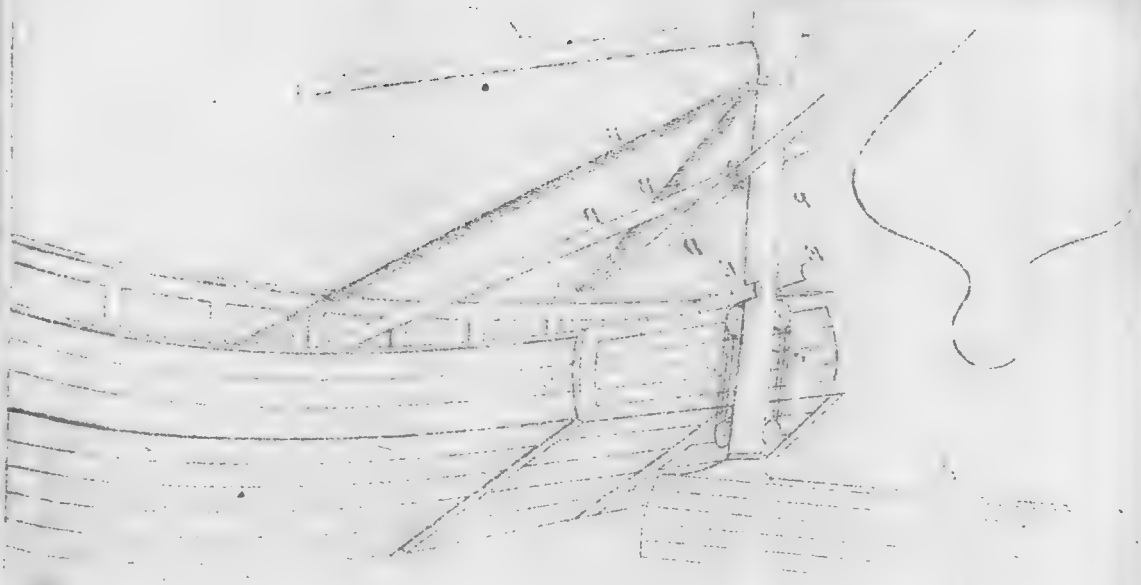


Fig.1.

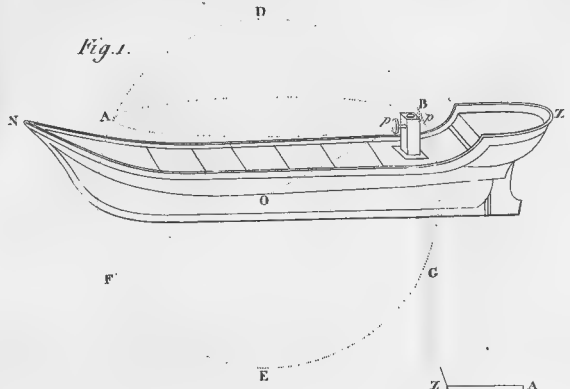


Fig.2.

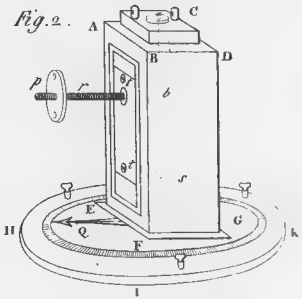


Fig.3.

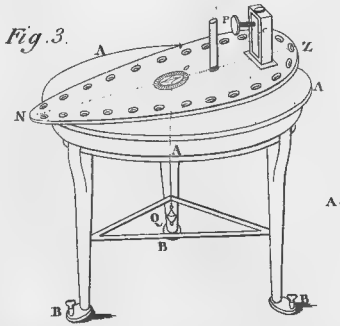


Fig.4.

Fig.5.

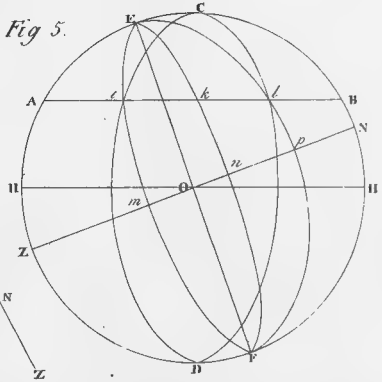


Fig.6.

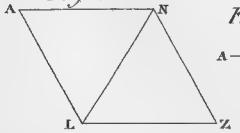
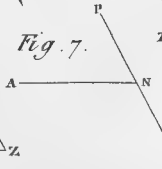
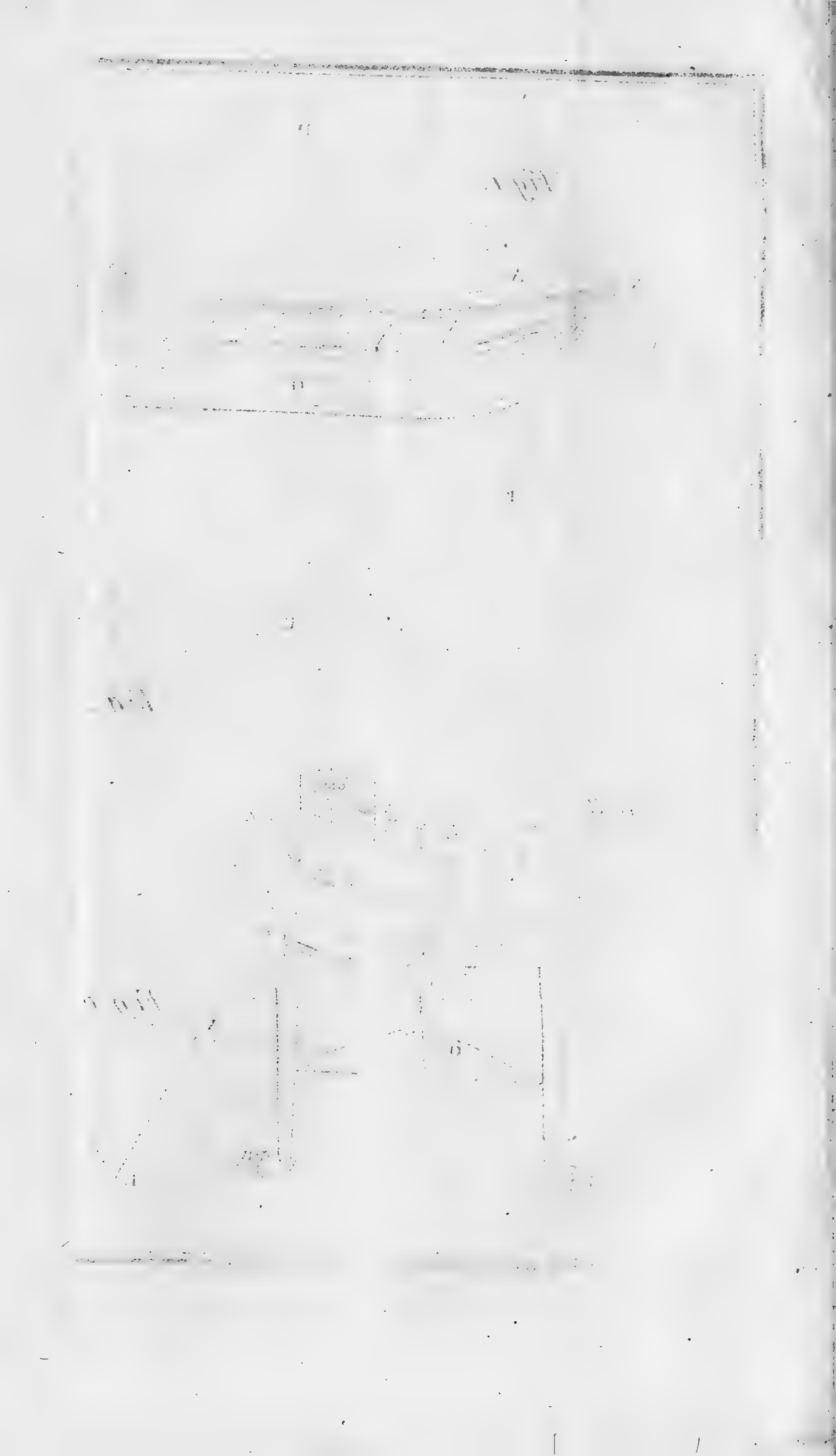
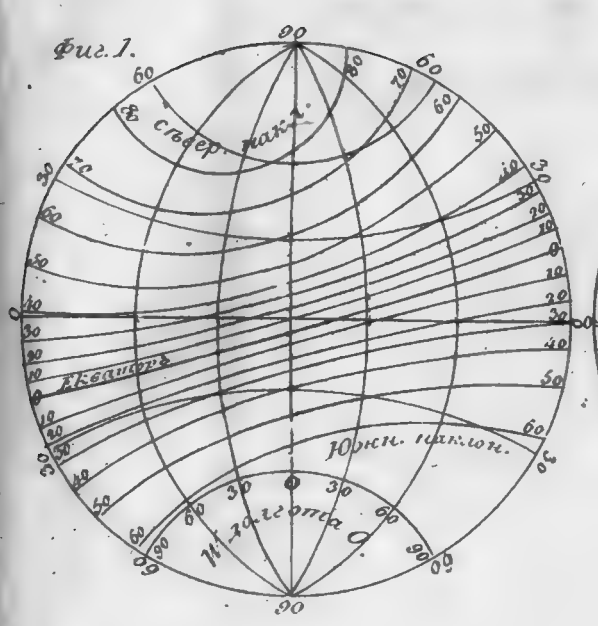
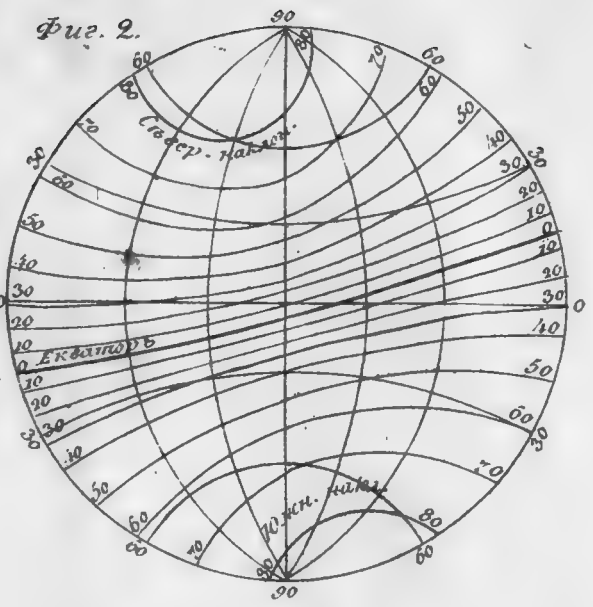


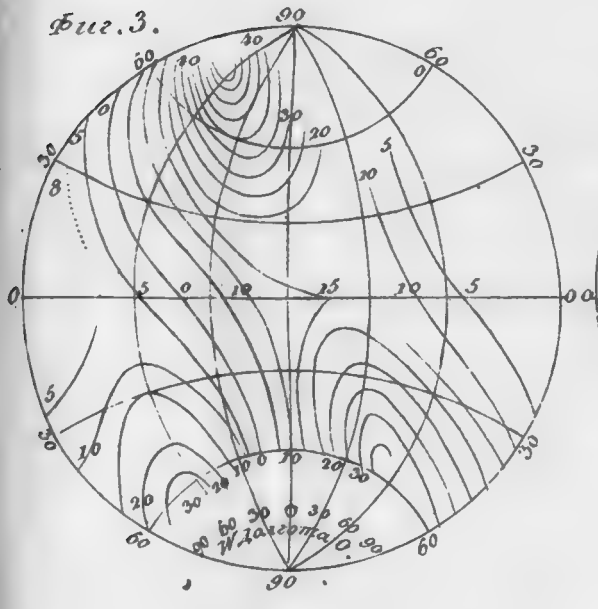
Fig.7.

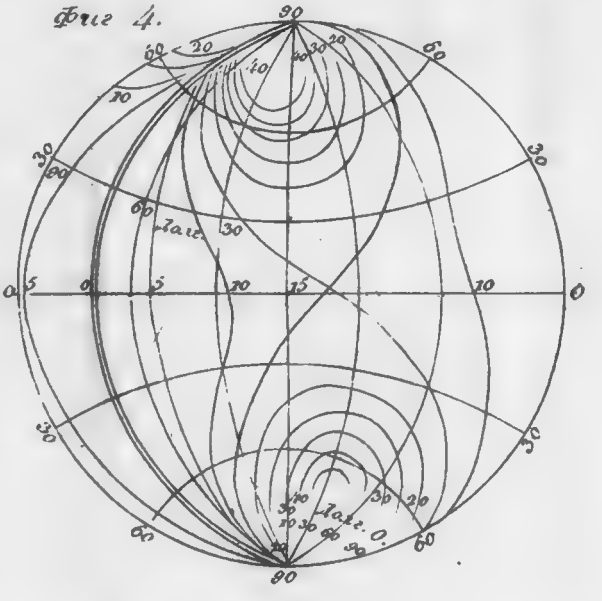






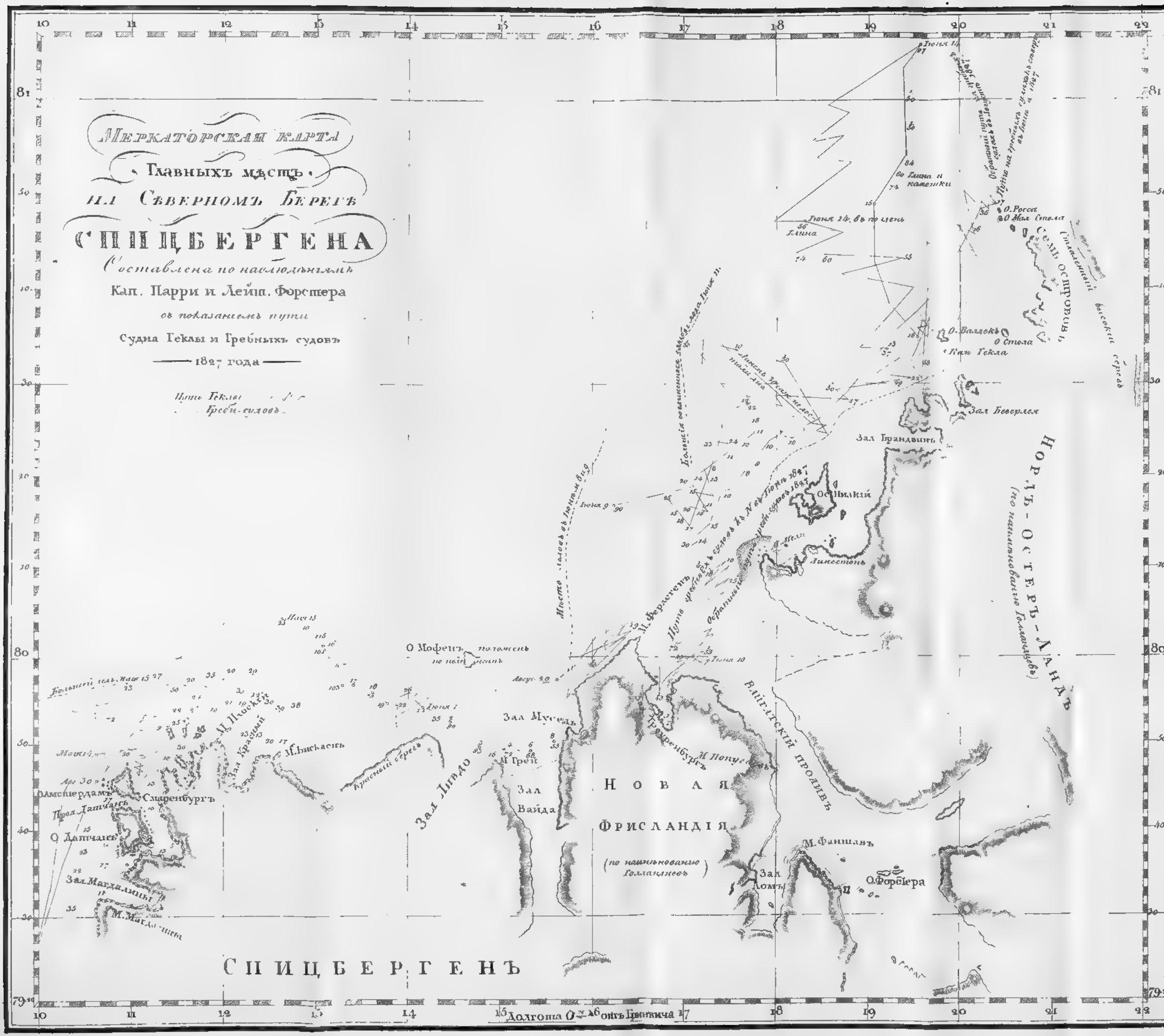


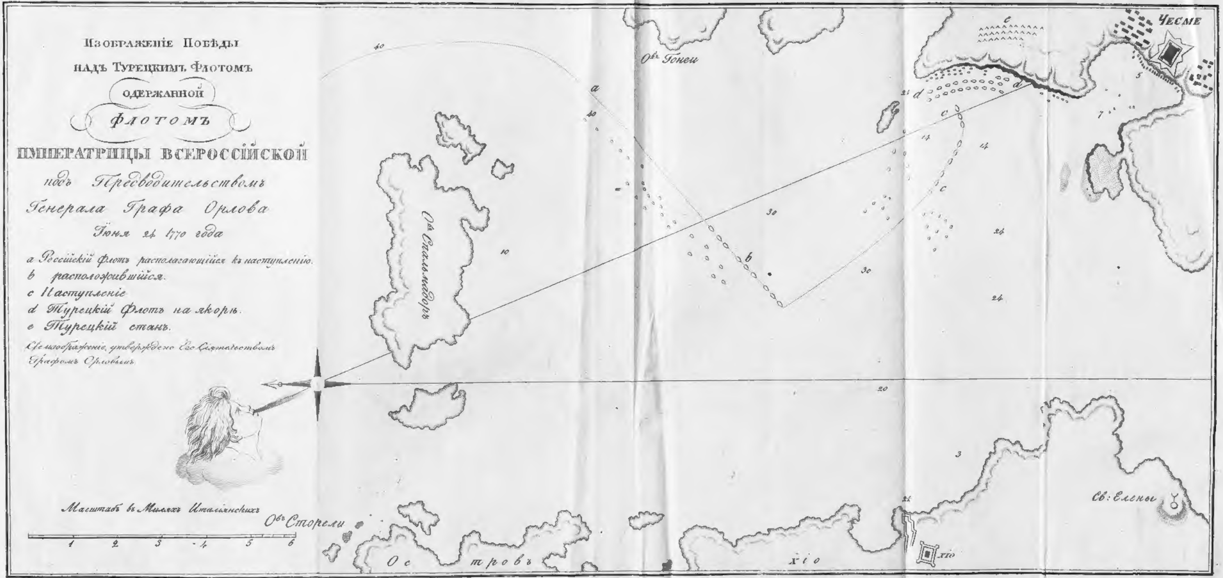




Фиг. 1-я и 3-я Изображаютъ склон. и наклон. компаса около 1794 года, въ полушаріи отдѣляемомъ Лондонскимъ меридіаномъ – опредѣленныя по наблюдѣніямъ.

Фиг. 2-я и 4 Изображаютъ склон. и наклон. компаса въ то же время; вычисленные по-предполагаемому центральному магниту, въ широтѣ 75° N при дол. 70° W. отъ Лондона.


Меркаторская карта
главныхъ мѣстъ
на Сѣверномъ Берегѣ
СПИЦБЕРГЕНА
Составлена по наблюденіямъ
Кап. Парри и Лейт. Форстера
съ показаніемъ пути
Судна Геклы и Гребныхъ судовъ
1827 года
Путь Геклы
Гребн. судовъ
Спицбергенъ
Новая
Фрисландія
(по наименованію Голландцевъ)
Нордъ-Остеръ-Ландъ
(по наименованію Голландцевъ)
Семь Островов
Вайгатскій проливъ
Зал Брандвинъ
Зал Беверлея
О. Низкій
О. Росса
О Мал. Стола
О Стола
Кап Гекла
М. Фаншавъ
О. Форбіера
Зал Ломъ
М Попуга
Треренбургъ
М. Ферагенъ
Зал Лиѳдо
Зал Муссенъ
Зал Вайда
М Грей
Зал Красный
Красный берегъ
О Мофенъ
Смеренбургъ
О Амстердамъ
Прол. Датчанъ
О Датчанъ
Зал Магдалины
Долгота Ост отъ Гринвича


Изображеніе Побѣды
надъ Турецкимъ Флотомъ
одержанной
флотомъ
Императрицы Всероссійской
подъ Предводительствомъ
Генерала Графа Орлова
Іюня 24 1770 года
a Россійскій флотъ располагающійся къ наступленію.
b расположившійся.
c Наступленіе
d Турецкій Флотъ на якорь.
e Турецкій станъ.
Сіе изображеніе утверждено Его Сіятельствомъ Графомъ Орловымъ
Масштабъ въ Миляхъ Италіянскихъ
1 2 3 4 5 6
Ов. Спалмадоръ
Ов. Гонеи
Чесме
Ов. Сторели
Островъ Хіо
Хіо
Св: Елены